

ANNEXE N°2 AU DÉCRET N°**EXPOSE DES MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT
LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE
LIGNE 15 OUEST DU GRAND PARIS EXPRESS****(ARTICLE L. 122-1 ALINEA 5 DU CODE DE L'EXPROPRIATION POUR CAUSE
D'UTILITE PUBLIQUE)**

Document accompagnant le décret modifiant le décret n°2017-1566 du 21 novembre 2016 déclarant l'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares de Pont-de-Sèvres et de Saint-Denis Pleyel, gares non incluses (tronçon inclus dans la ligne dite « rouge » et correspondant à la Ligne 15 Ouest)

Avertissement

L'objet de la décision est de modifier le projet déclaré d'utilité publique par décret n°2017-1566 du 21 novembre 2016 sur les trois aspects suivants :

- la nouvelle implantation de la gare de La Défense : cette modification implique un nouveau tracé du tunnel dans ce secteur, l'implantation de deux nouveaux ouvrages annexes (2702P et 2703P) sur les communes de Nanterre et de Puteaux et le déplacement d'un ouvrage dans le secteur de la ZAC des Groues (2701P maintenant dénommé « Les Groues ») ;
- l'évolution des coûts et de l'évaluation socio-économique du programme du Grand Paris Express et du projet de la Ligne 15 Ouest ;
- l'élargissement ponctuel de la zone d'intervention potentielle de la Ligne 15 Ouest et le déplacement de quelques ouvrages à l'intérieur de cette zone sur les communes de :
 - o Saint-Cloud : modification de l'emplacement des ouvrages annexes dans le Domaine National de Saint-Cloud (OA 2302P – Bas parc et OA 2303P - Terrasse) ;
 - o Suresnes : extension d'emprise chantier pour l'ouvrage annexe 2403P - Croix du Roy ;
 - o Rueil-Malmaison : extension d'emprise chantier pour la gare de Rueil - Suresnes Mont Valérien et modification de l'emplacement de l'ouvrage annexe 2501P - Rue Gallieni ;
 - o Nanterre : modification de l'emplacement de l'ouvrage annexe 2502P - Rue du Docteur Charcot, réalisation de deux nouveaux ouvrages annexes le long du nouveau tracé du tunnel (2702P – Cimetière de Puteaux et 2703P – Avenue Pablo Picasso) et adaptation du tracé du tunnel, déplacement de l'ouvrage 2701P – Les Groues dans le périmètre de la ZAC des Groues ;
 - o Puteaux : nouvelle implantation de la gare de La Défense et adaptation du tracé du tunnel ;
 - o Courbevoie : extension d'emprise chantier et déplacement de l'ouvrage annexe 2803P – Boulevard de la Paix (modification du nom de l'ouvrage) et extension d'emprise chantier pour la gare de Bécon-Les-Bruyères ;
 - o Bois-Colombes : extension d'emprise chantier pour la gare de Bécon-Les-Bruyères, modification de l'emplacement de l'ouvrage annexe 2901P - Vaudreuil et extension d'emprise chantier pour la gare de Bois-Colombes ;
 - o Gennevilliers : extension d'emprise chantier pour la gare des Agnettes et extension d'emprise chantier pour l'ouvrage annexe 3101P - Avenue Gabriel Péri.

Cette liste tient compte des nouvelles modifications apportées au projet après l'enquête publique de 2021 (ouvrages 2803P, 2702P, 2701P, emprise déportée de la gare de Bécon-les-Bruyères) suite aux observations du public et des réserves et recommandations de la commission d'enquête.

La présente annexe constitue une actualisation de l'annexe n°2 au décret n°2017-1566 au regard des modifications du projets mentionnés ci-dessus. La modification principale du dossier concerne le déplacement de la gare de La Défense et le nouveau tracé du tunnel ainsi que l'implantation des deux nouveaux ouvrages annexes. Comme indiqué dans l'actualisation de l'étude d'impact, cette modification présente dans l'ensemble des impacts assez similaires aux impacts de la position initiale de la gare.

Le présent document est prévu par les dispositions du 5ème alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précisent que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

À cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ces documents afin de qualifier le caractère d'utilité publique du projet.

I - PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet de tronçon reliant Pont de Sèvres (gare exclue) à Saint-Denis Pleyel (gare exclue) constitue la partie ouest de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris, tel que proposé par le schéma d'ensemble adopté par l'acte motivé du 26 mai 2011 et approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011. Ce projet correspond à la partie ouest de la Ligne 15. Sa réalisation s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du Grand Paris Express.

Ce projet représente environ 22,4 kilomètres de ligne nouvelle et comprend la réalisation de neuf gares (en excluant Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel).

II - MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT LE CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION

1. Caractères de l'utilité publique

Le projet de métro automatique reliant Pont de Sèvres (gare exclue) à Saint-Denis Pleyel (gares exclues) est inscrit dans une démarche globale, à la fois d'amélioration et de développement du réseau de transports en commun francilien, d'aménagement des territoires et de réduction des impacts environnementaux des transports. Il répond à plusieurs objectifs de politiques publiques :

- ***Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant des secteurs traversés et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'emplois, de santé, d'études, de culture et de loisir***

La réduction des déséquilibres sociaux et territoriaux est une ambition du Grand Paris, définie par l'article 1er de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010. La réalisation du projet permet de compléter et de renforcer la desserte en transports en commun des territoires traversés, dans un secteur assez peu irrigué par des modes ferroviaires structurants en dehors des lignes radiales vers Paris. Le projet remplit ainsi une fonction sociale, en accroissant de manière importante les destinations aisément accessibles en transports en commun depuis les communes sur lesquelles s'implantent les gares ; il

rapproche les bassins de vie des pôles d'emploi, des centres universitaires et des grands équipements (santé, culture, loisirs...) de la région.

En outre, les Franciliens n'étant pas égaux face aux conditions d'accès à la mobilité, l'accessibilité du projet aux personnes à mobilité réduite favorise également la réduction des inégalités en assurant une mobilité équitable à tous les franciliens. La réalisation du projet s'inscrit dans la mise en œuvre progressive à travers les lignes du Grand Paris Express, d'un réseau structurant entièrement accessible. Dans cette perspective, le projet bénéficiera, dès sa mise en service à horizon 2030, de la connexion aux lignes 14, 15 Est et 15 Sud, 16 et 17 du Grand Paris Express.

- ***Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport aux territoires les plus éloignés, notamment dans le Val-d'Oise et dans les Yvelines, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées et en créant des connexions efficaces avec les autres modes de transports collectifs existant et en projet***

Le tronçon Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel présente plusieurs gares en interconnexion avec le réseau structurant existant (Transilien, RER, métro, tramway), et contribuera ainsi à renforcer le maillage général du réseau de transport en commun en Ile-de-France. Cette ligne renforcera le maillage des transports collectifs et la desserte fine des territoires en assurant la liaison avec la capitale ou le reste de l'Île-de-France grâce aux correspondances avec les lignes transilien J, L, U, les lignes de RER A, C, D et E, les lignes de métro M1, M9, M13 et M14 les tramways T1, T2 ainsi que de nombreuses lignes de bus.

La Ligne 15 Ouest offrira notamment des correspondances avec de nombreuses lignes desservant les départements des Yvelines et du Val-d'Oise (Lignes Transilien U/L/J et RER C), et constituera ainsi une porte d'entrée vers le réseau du Grand Paris Express pour les territoires de grande couronne. À sa mise en service, le tronçon offrira des correspondances avec d'autres lignes du Grand Paris Express : ligne 14 à Saint-Denis Pleyel, déclarée d'utilité publique par décret le 27 juillet 2016, ligne 15 Sud entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs, déclarée d'utilité publique par le décret du 24 décembre 2014, ligne 15 Est entre Saint-Denis Pleyel et Champigny, déclarée d'utilité publique par arrêté du 13 février 2017, ligne 16 entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs, déclarées d'utilité publique par un décret du 28 décembre 2015, et la ligne 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Mesnil-Amelot, déclarée d'utilité publique par décret du 14 février 2017.

- ***Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles d'emploi métropolitains, vecteurs de développement économique, et d'habitat des Hauts-de-Seine, en créant une liaison entre le nord et le sud du département et en améliorant notamment la desserte de La Défense***

La réalisation du projet permet une amélioration significative de la desserte en transport en commun des communes et des zones d'activités desservies par la ligne, en constituant un nouveau lien entre les zones d'habitats et les grands pôles d'emplois actuels et futurs des Hauts-de-Seine. Par les correspondances nombreuses avec le réseau existant qu'il prévoit, le projet améliorera aussi l'accès aux pôles d'attraction depuis la grande couronne.

L'intégration du projet à la Ligne 15 en rocade permet de faciliter les déplacements au sein des Hauts-de-Seine mais également vers la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne et les grands pôles

d'emplois de la métropole du Grand Paris (plus particulièrement les secteurs de la Défense / Nanterre, de Créteil et de Val-de-Fontenay ainsi que de la Plaine à Saint-Denis).

Le tronçon Pont de Sèvres Saint-Denis Pleyel permet d'intégrer au sein du réseau structurant Grand Paris Express le territoire stratégique du Grand Paris « La Défense Seine Arche », opération d'intérêt national qui s'étend sur les communes de Puteaux, Courbevoie, Nanterre et la Garenne-Colombes.

Ce territoire, qui représente le premier pôle d'emploi francilien en dehors de Paris intramuros et le premier quartier d'affaires européens en nombre de bureaux, pourra ainsi bénéficier de connexions facilitées, grâce aux gares « La Défense » et « Nanterre - La Folie » avec l'ensemble des bassins d'habitat du cœur de l'agglomération, ainsi qu'avec les autres pôles d'emploi desservis par le Grand Paris Express, notamment ceux de la Plaine Saint-Denis et du sud des Hauts-de-Seine.

- ***Concourir à la mise en place d'une desserte rapide depuis La Défense vers les aéroports d'Orly, de Roissy - Charles de Gaulle et du Bourget***

La réalisation du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel de la Ligne 15 permettra également de proposer une liaison rapide entre le pôle « La Défense Seine Arche » et les aéroports franciliens (accès à Roissy et au Bourget via la ligne 17 à Saint-Denis Pleyel, accès à Orly via la ligne 14 à Villejuif Institut Gustave Roussy).

- ***Encourager et renforcer la dynamique de développement et d'aménagement actuellement à l'œuvre sur le territoire traversé, tout particulièrement dans la partie nord des Hauts-de-Seine***

Le projet s'inscrit en lien direct avec les opérations d'aménagement, de rénovation urbaine et de développement de l'activité engagées dans les territoires desservis : anciens terrains de l'OTAN à Rueil-Malmaison, place de la Boule et quartiers des Groues / secteur du Faisceau à Nanterre (aujourd'hui marqué par la présence de nombreuses infrastructures routières et ferroviaires), nouveau quartier de la ZAC des Bruyères à Bois-Colombes, projets de régénération urbaine et de mutation des anciennes activités industrielles sur les communes d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers... Ces secteurs bénéficieront de la dynamique des pôles de la Défense et de la Plaine Saint-Denis, auxquels ils seront directement reliés par la Ligne 15.

- ***Présenter une alternative à la voiture particulières pour les déplacements de Paris à la banlieue et de banlieue à banlieue***

Les territoires desservis de l'ouest de Paris présentent des besoins avérés de déplacement de Paris à la banlieue et de banlieue à banlieue qui ne trouvent pas de réponse satisfaisante dans l'offre et la configuration en étoile du réseau de transport public actuel. De plus, le réseau routier est saturé à l'heure de pointe du matin sur les radiales vers Paris : A6, A6a/b et A106 et les tangentielles telles que l'A86.

Les prévisions de trafic réalisées sur le réseau Grand Paris Express confirment et illustrent ces enjeux : ainsi, à la mise en service de la Ligne 15 dans son intégralité, à horizon 2030, la fréquentation prévisionnelle du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel en heure de pointe représentera 40 % à 50 % de la fréquentation totale de la Ligne 15. Le tronçon comporte en outre la gare la plus fréquentée à terme de la Ligne 15 du Grand Paris Express (gare La Défense), et comprend également

la section de ligne présentant le niveau de charge maximale le plus élevé à l'heure de pointe du matin, après le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs (section La Défense – Saint-Denis Pleyel). Ces indicateurs traduisent ainsi l'intérêt que présente la réalisation de la Ligne 15 Ouest au sein de la Ligne 15.

L'enjeu du projet est ici de favoriser l'utilisation des modes de transport différents de la voiture, ce qui suppose un développement de l'offre en transport en commun en relation directe avec le projet.

La Ligne 15 Ouest représente une alternative attractive à l'usage de la voiture particulière, aussi bien pour les voyageurs du quotidien (déplacements entre le domicile et le lieu de travail, entre le domicile et un lieu de loisirs ou d'études...) que pour les voyageurs fréquentant les grands équipements desservis grâce aux nombreuses correspondances offertes (aéroports, grands équipements sportifs...), dans un territoire aujourd'hui caractérisé par la présence d'infrastructures routières majeures.

- ***Contribuer à l'allégement et au décongestionnement des lignes de transports en commun traversant la zone centrale de l'agglomération en créant une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le nord-ouest de la proche couronne parisienne***

Le projet constitué du tronçon reliant Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris constitue une partie intégrante de la rocade « Ligne 15 » du Grand Paris Express. La réalisation de la rocade complète permettra d'améliorer l'efficacité des déplacements de banlieue à banlieue et de disposer d'une ligne de transport puissante et structurante, desservant l'ensemble des départements de proche couronne autour de Paris.

En particulier, grâce à la Ligne 15 Ouest, les trajets seront facilités entre les territoires densément peuplés situés à l'ouest et au nord-ouest de Paris, sur lesquels s'inscrit directement le projet de tronçon reliant Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel, et dans le sud des Hauts-de-Seine, le Val de Marne ainsi que l'ouest du Mont Valérien, aujourd'hui non desservis par des lignes structurantes de transport en commun.

La Ligne 15 Ouest offrira ainsi de nouvelles possibilités d'itinéraires, qui contribueront à alléger certaines lignes de transport en commun, parmi les plus chargées du réseau francilien, desservant aujourd'hui ces territoires (notamment le RER A, le métro 13 ou la ligne de tramway T2).

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

Le projet contribue à préserver l'environnement et à répondre notamment aux enjeux de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique et de prise en compte du fonctionnement des écosystèmes en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Le projet participera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air ainsi qu'à la santé des Franciliens.

Par ailleurs, il est estimé que le projet du Grand Paris Express permet, à son horizon de mise en service, la préservation de près de 3500 hectares de l'urbanisation nouvelle (cf. p.327 pièce G3.1) ; dont 600 ha (cf. p.333 pièce G3.1 et p.649 pièce G3.2) liés à la mise en service de la Ligne 15 Ouest.

Les modifications apportées au projet faisant l'objet du présent arrêté ne changent pas les motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet.

2. Inconvénients du projet

L'étude d'impact comprise dans le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative présente les mesures prises en vue d'éviter, de réduire, et le cas échéant de compenser, les effets défavorables du projet sur les milieux physique, naturel et humain, tant en phase de réalisation des travaux qu'en phase d'exploitation du métro, notamment en ce qui concerne la maîtrise des risques géotechniques liés au creusement des tunnels dans un environnement urbanisé ainsi que la limitation des impacts sur les eaux souterraines et l'écoulement des nappes. Les réponses et engagements formulés par le maître d'ouvrage à la suite des observations et recommandations émises par les autorités consultées et par la commission d'enquête témoignent de la même préoccupation.

La principale modification du projet par rapport à celui porté à la connaissance du public en 2015 concerne le secteur de La Défense avec le déplacement de la gare, la création de 960 mètres de tunnel supplémentaire et l'ajout de deux nouveaux ouvrages annexes. Cette modification implique :

- Augmentation des surfaces imperméabilisées du fait de la création des deux nouveaux ouvrages annexes ;
- Emprises supplémentaires sur des espaces naturels en milieu urbain impactant un peu plus les arbres et la biodiversité ;
- Gêne accrue des riverains, notamment ceux du secteur résidentiel Boieldieu pendant les travaux et de ceux à proximité immédiate des deux nouveaux ouvrages annexes ;
- Accroissement des temps de parcours et de correspondances avec les modes lourds de transport de l'actuelle gare de La Défense ;
- Impact des émergences au sol des deux nouveaux ouvrages et de la gare.

En revanche, cette modification réduit les impacts suivants :

- Réduction d'un facteur 2 des pompages en nappe ;
- Diminution des impacts sur l'exploitation du centre commercial et son parking pendant les travaux ;
- Diminution de la contribution à la saturation du Pôle Cœur Transport ;
- Amélioration des effets sur le foncier et le bâti ;
- Création d'un accès direct à l'offre de transport pour le quartier résidentiel du secteur Boieldieu et de la commune de Puteaux ;
- Gain de temps des travaux (7 ans au lieu de 15).

Les autres modifications du projet sont de bien moindre ampleur et présentent des impacts maîtrisés par la mise en œuvre de mesures de réduction explicitées dans l'actualisation de l'étude d'impact.

En outre, au terme de l'enquête publique de 2021, de nouvelles modifications ont été apportées au projet (ouvrages 2803P, 2702P, 2701P, emprise déportée de la gare de Bécon-les-Bruyères) suite aux observations du public ainsi qu'aux réserves et recommandations de la commission d'enquête dans le but de réduire les impacts sur l'environnement et les nuisances aux riverains.

Enfin, bien que la Société du Grand Paris ait dans la mesure du possible privilégié le domaine public pour implanter les gares et ouvrages de service du projet et qu'elle se soit engagée à privilégier la négociation à l'amiable pour acquérir les biens privés nécessaires, il sera inévitable de recourir à l'expropriation et donc de porter atteinte à la propriété privée, sans toutefois que cette atteinte ne soit excessive.

3. Bilan

Le coût de réalisation prévisionnel du projet constitué du tronçon Pont de Sèvres (gare exclue) - Saint-Denis Pleyel (gare exclue) y compris la maîtrise foncière et l'acquisition du matériel roulant, s'établit aujourd'hui à 5,390 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2012.

Le projet présente un enjeu fort en tant que partie intégrante de la rocade « Ligne 15 ». La Ligne 15 Ouest constitue ainsi un axe structurant de l'ouest et nord-ouest du Grand Paris entre les nombreuses zones d'activités qui s'y situent et le reste des bassins de vie et d'emploi de la métropole. Elle constitue un enjeu fort en matière de desserte et d'amélioration des conditions de déplacement dans une zone dont l'importance économique est centrale dans la région.

L'effet économique et social de ce projet est donc très important. Sur la base des bénéfices évalués à 7,1 milliards d'euros au minimum et d'un coût globaux estimés à 4,9 milliards d'euros en valeur 2015, la valeur actualisée nette du projet, présentée dans le dossier soumis à enquête publique en juillet 2021, ressort donc à 2.2 milliards d'euros en valeur 2015.

Dans l'ensemble, les modifications des coûts et des bénéfices résultants des différents travaux et études présentés dans la pièce H du dossier soumis à enquête confirment l'intérêt public tant du Grand Paris Express que de la Ligne 15 Ouest.

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 Ouest, 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 Ouest.

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.* »

L'arrivée de la Ligne 15 Ouest offre l'opportunité de dynamiser une grande partie de l'ouest et du nord-ouest francilien, soit en donnant un nouvel élan aux nouvelles dynamiques économiques débutées depuis une décennie, soit en tant que catalyseur pour redynamiser certains quartiers de centre-ville mal desservis, ou pour faire émerger des projets nouveaux. Le projet renforce également le maillage général du réseau de transport en commun d'Île-de-France via les correspondances offertes avec les lignes desservant le nord et l'ouest du Grand Paris ainsi que la grande couronne, et contribue à l'allègement du trafic des lignes du réseau existant.

Les avantages l'emportent sur les inconvénients du projet, qui présente incontestablement un caractère d'utilité publique.

TRONÇON PONT DE SÈVRES <> SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE – LIGNE 15 OUEST)

404856

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État

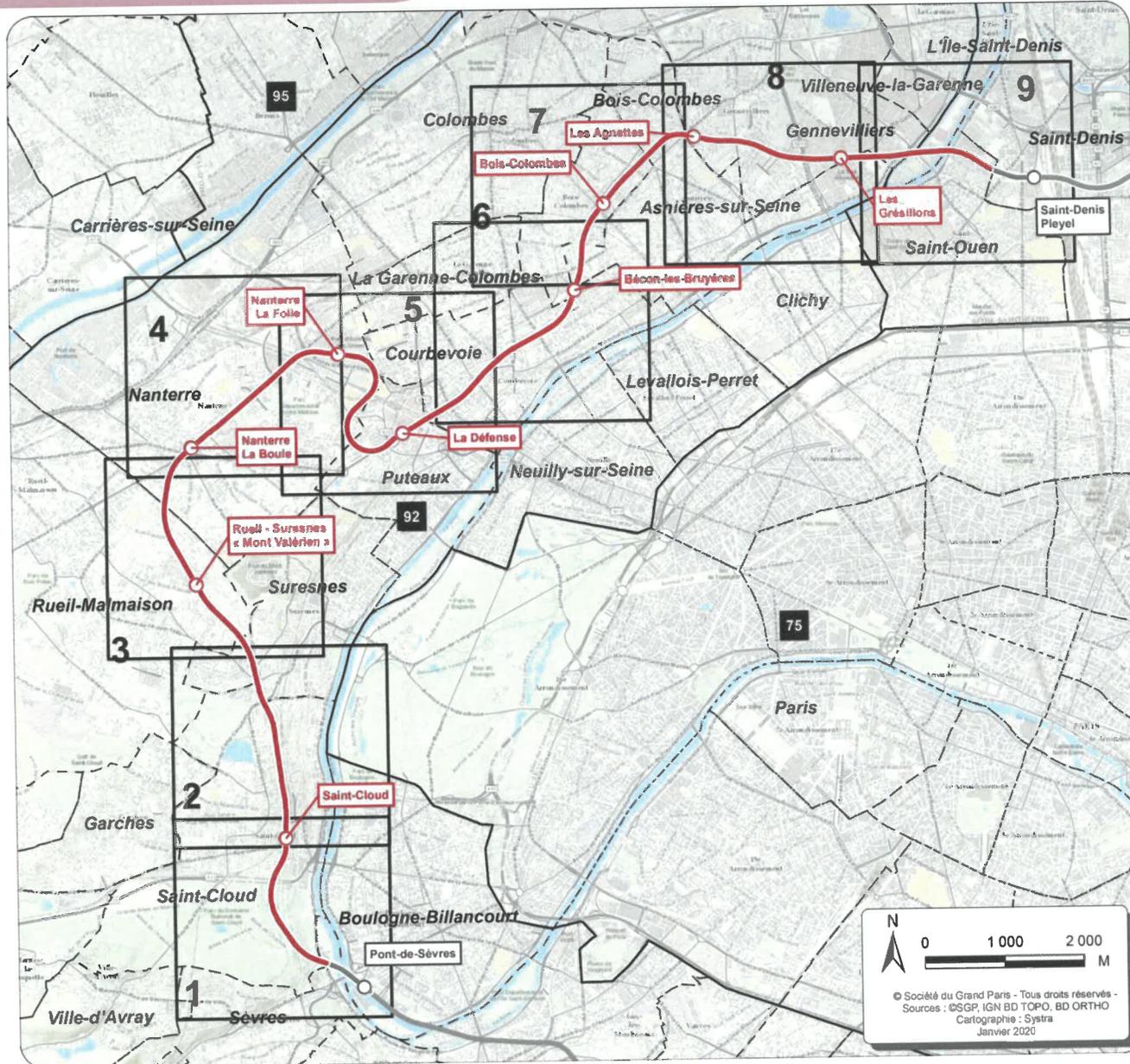
15 MARS 2022

Le Rapporteur,

PLAN GENERAL DES TRAVAUX

Annexe n° 1 du décret modifiant le décret n°2016-1566 du 21 novembre 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares de Pont-de-Sèvres et de Saint-Denis Pleyel, gares non incluses (tronçon inclus dans la ligne dite «rouge» et correspondant à la ligne 15 ouest), dans les départements des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Courbevoie, Gennevilliers, L'Ile-Saint-Denis, Nanterre, Puteaux, Rueil-Malmaison et Saint-Cloud

Cette annexe a été modifiée en ses planches n°1, n°2, n°3, n°5, n°6, n°7 et n°8 par rapport à celle annexée au décret n °2016-1566 du 21 novembre 2016.



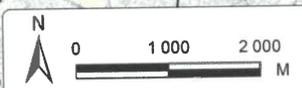
GRAND PARIS EXPRESS
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

Plan Général des Travaux
Calepinage



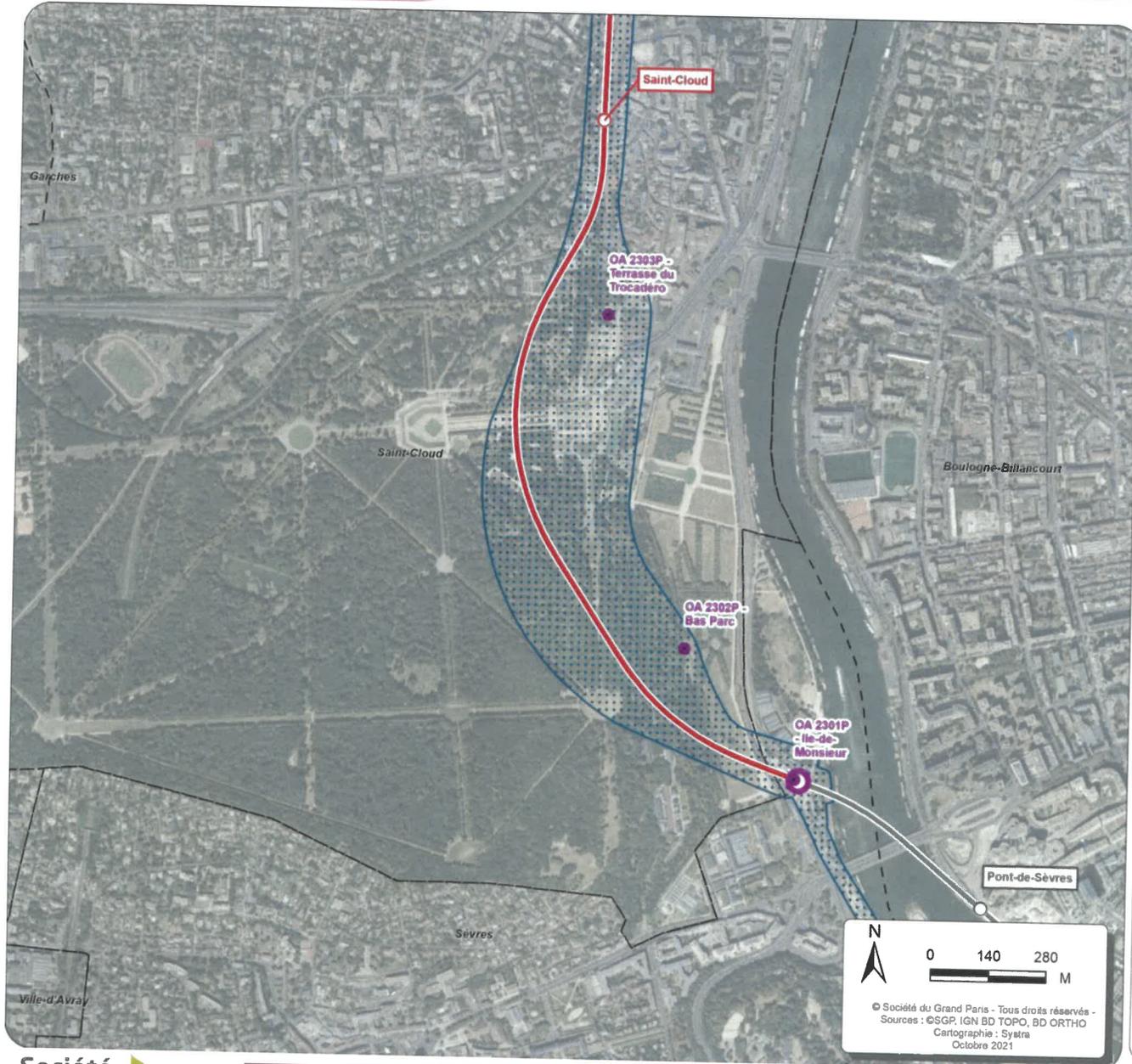
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

- Gare de la ligne 15 Ouest
 - Autre gare du Grand Paris Express
 - Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
 - Autres tronçons de la ligne 15 (Est et Sud)
- Contexte territorial et administratif
- Limite départementale
 - Limite communale
 - Limite d'arrondissement



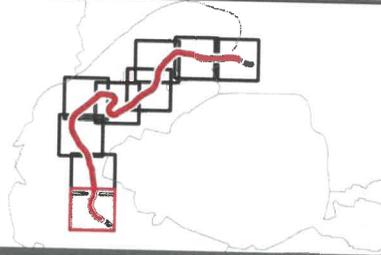
© Société du Grand Paris - Tous droits réservés -
Sources : ©SGP, IGN BD TOPO, BD ORTHO
Cartographie : Systra
Janvier 2020





GRAND PARIS EXPRESS
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

Plan Général des Travaux
Planche 1



- Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel**
- Gare de la ligne 15 Ouest
 - Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
 - Ouvrages annexes
 - Puits de tunnelier
 - Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
 - Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
 - Limite départementale
 - Limite communale
 - Zone d'intervention Potentielle

N
0 140 280 M

© Société du Grand Paris - Tous droits réservés -
Sources : ©SGP, IGN BD TOPO, BD ORTHO
Cartographie : Systra
Octobre 2021

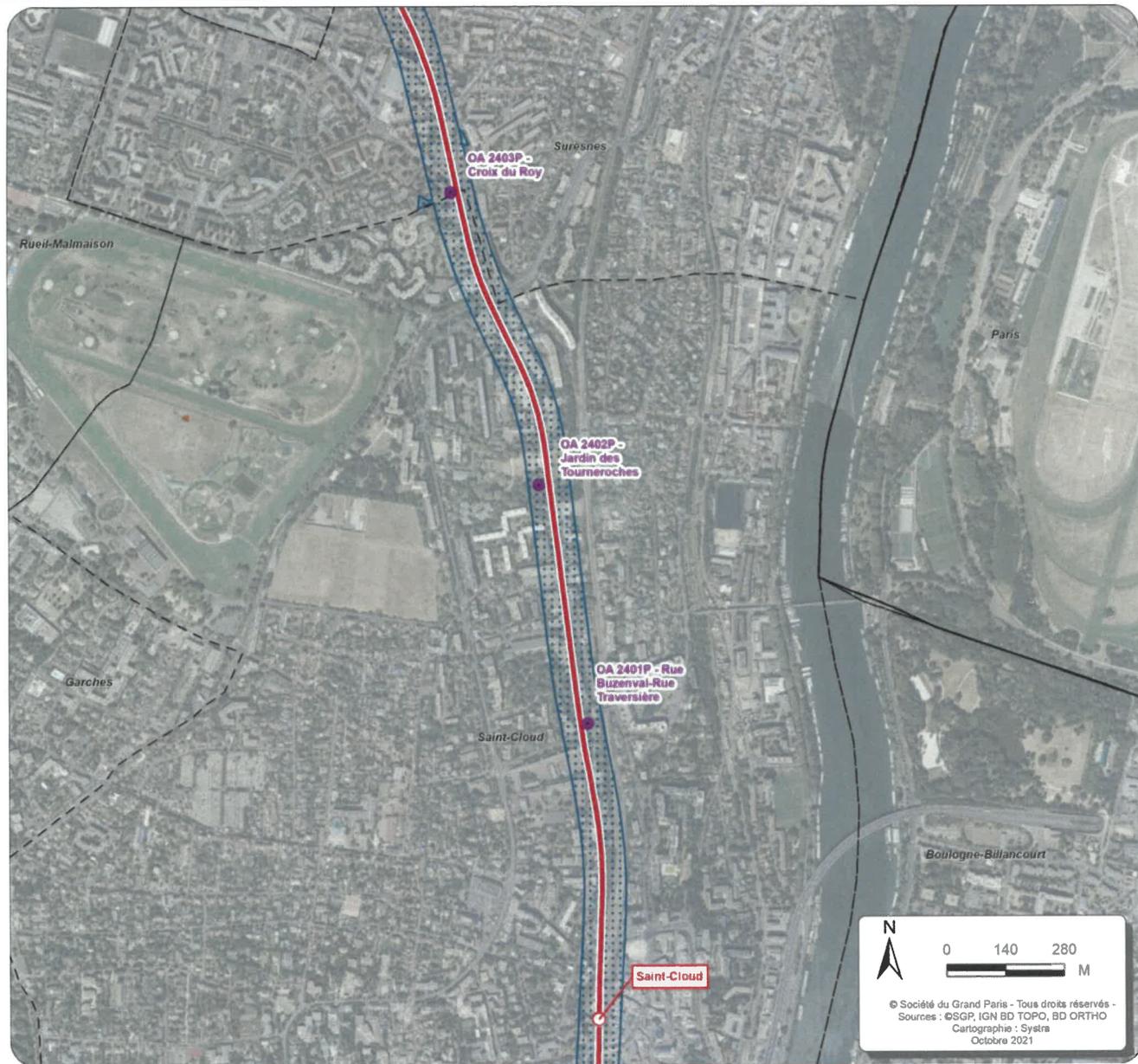
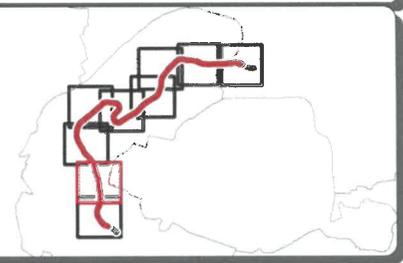
SYSTRA
Assistance Technique à l'Opération d'OUVRAGE
Ligne 15 ouest et 15 est

ATMO 15 ?

Société du Grand Paris

GRAND PARIS EXPRESS
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

Plan Général des Travaux
Planche 2



Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

- Gare de la ligne 15 Ouest
- Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
- Ouvrages annexes
- Puits de tunnelier
- Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
- Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
- Limite départementale
- Limite communale
- Zone d'Intervention Potentielle

N
0 140 280 M

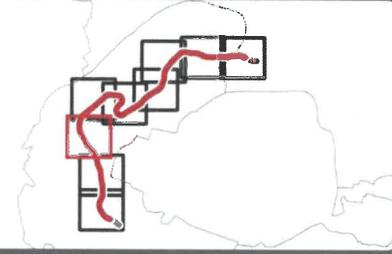
© Société du Grand Paris - Tous droits réservés -
Sources : ©SGP, IGN BD TOPO, BD ORTHO
Cartographie : Systra
Octobre 2021

SYSTRA
Autorité Technologique & Maîtrise d'Œuvre
Ligne 15 ouest et 15 est

Société du Grand Paris

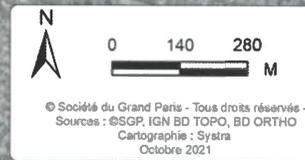
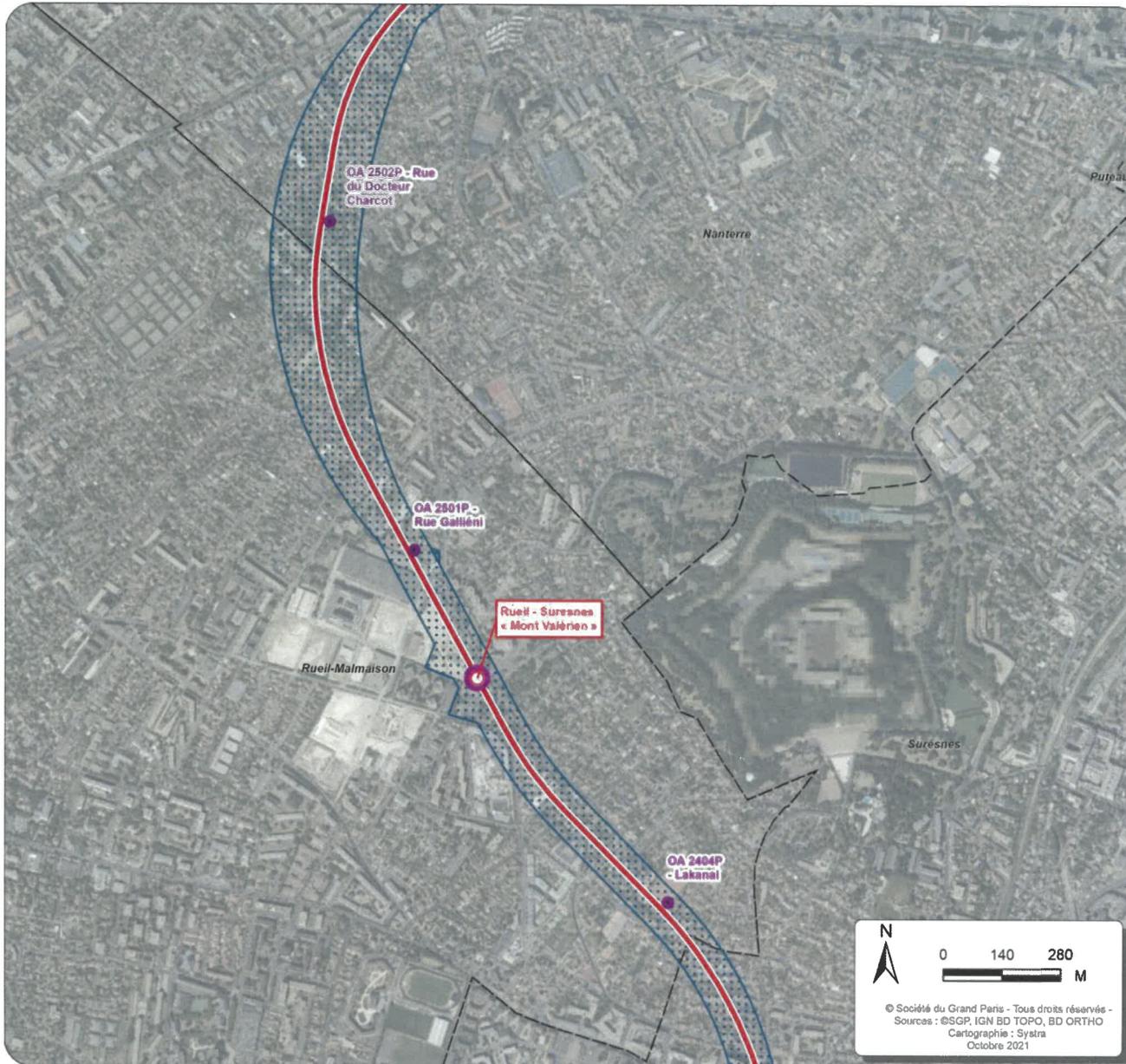
GRAND PARIS EXPRESS
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

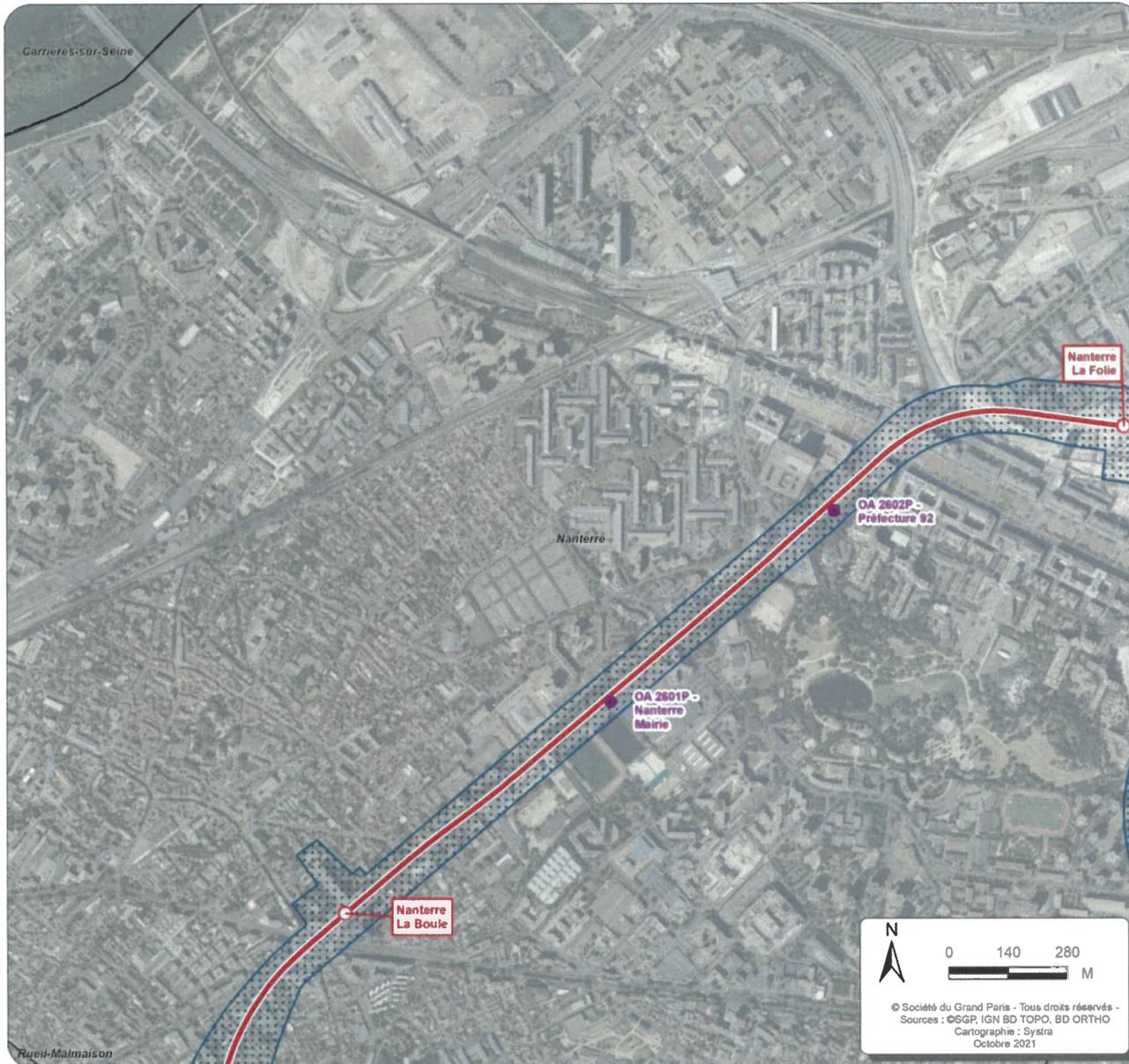
Plan Général des Travaux
Planche 3



Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

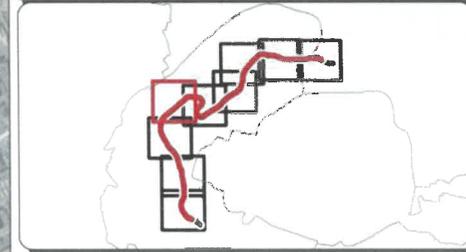
- Gare de la ligne 15 Ouest
- Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
- Ouvrages annexes
- Puits de tunnelier
- Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
- Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
- Limite départementale
- Limite communale
- Zone d'Intervention Potentielle





GRAND PARIS EXPRESS
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et
Saint-Denis Pleyel

Plan Général des Travaux
Planche 4



Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

- Gare de la ligne 15 Ouest
- Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
- Ouvrages annexes
- Puits de tunnelier
- Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
- Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
- Limite départementale
- Limite communale
- Zone d'intervention Potentielle

N

0 140 280 M

© Société du Grand Paris - Tous droits réservés -
Sources : ©SGP, IGN BD TOPO, BD ORTHO
Cartographie : Systra
Octobre 2021

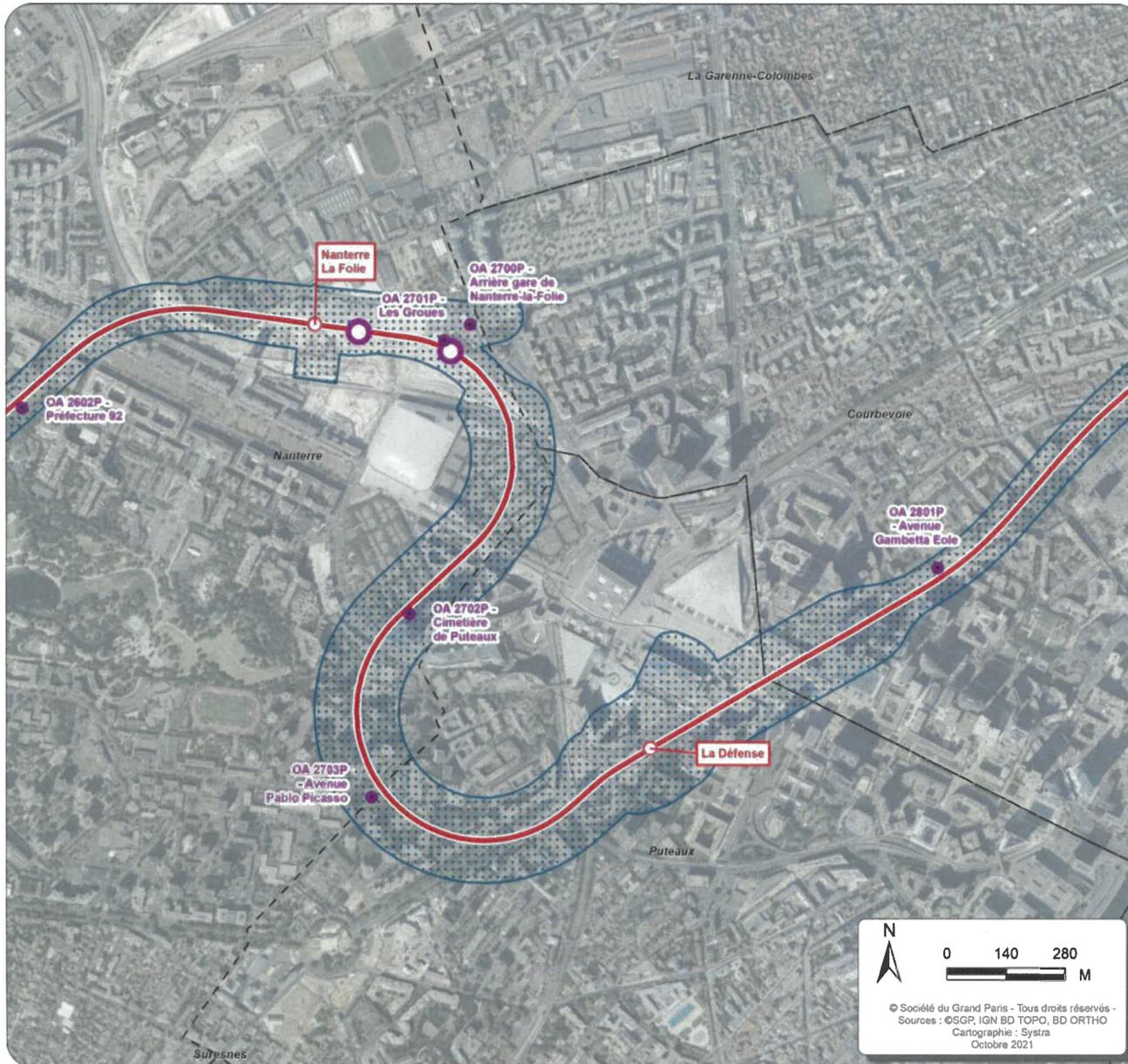
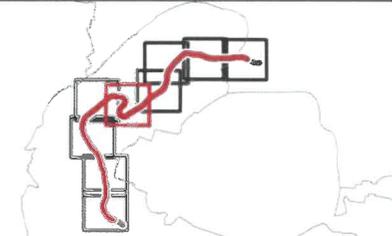
SYSTRA
Assistance Technique & Maîtrise d'Œuvre
Ligne 15 ouest et 15 sud

ATMO 15

Société du Grand Paris

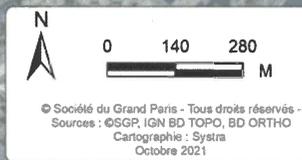
GRAND PARIS EXPRESS
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et
Saint-Denis Pleyel

Plan Général des Travaux
Planche 5



Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

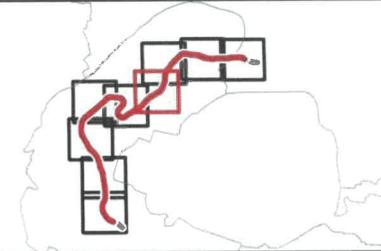
- Gare de la ligne 15 Ouest
- Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
- Ouvrages annexes
- Puits de tunnelier
- Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
- Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
- Limite départementale
- Limite communale
- Zone d'Intervention Potentielle





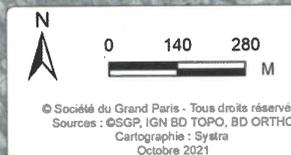
GRAND PARIS EXPRESS
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et
Saint-Denis Pleyel

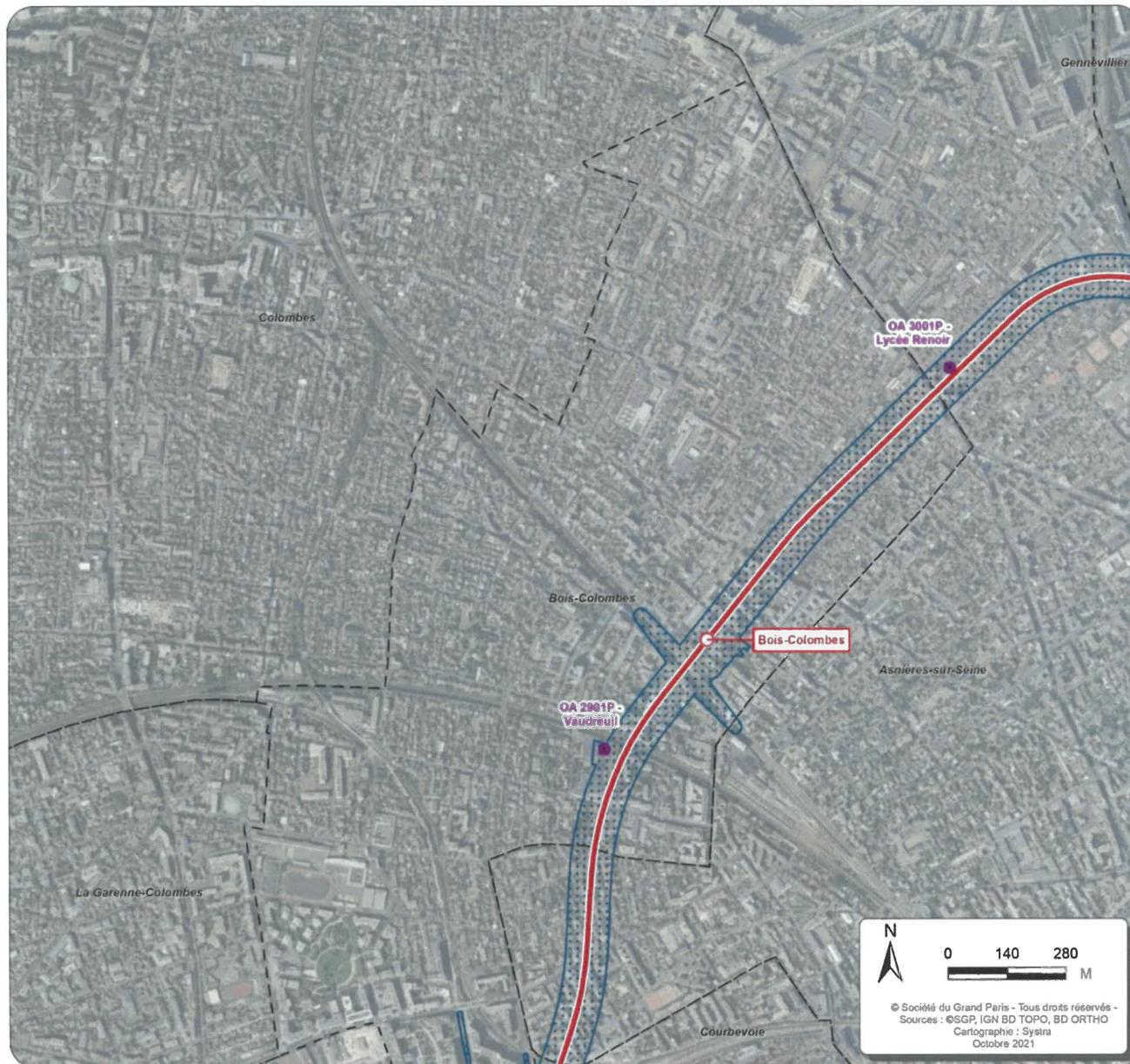
Plan Général des Travaux
Planche 6



Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

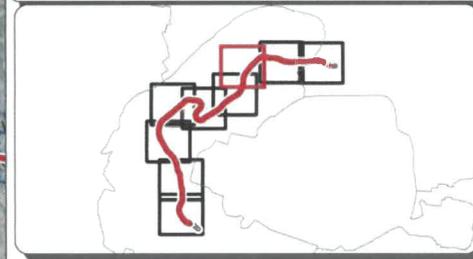
- Gare de la ligne 15 Ouest
- Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
- Ouvrages annexes
- Puits de tunnelier
- Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
- Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
- Limite départementale
- Limite communale
- Zone d'Intervention Potentielle





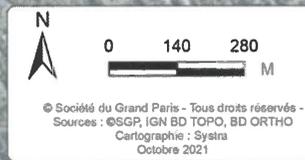
GRAND PARIS EXPRESS
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et
Saint-Denis Pleyel

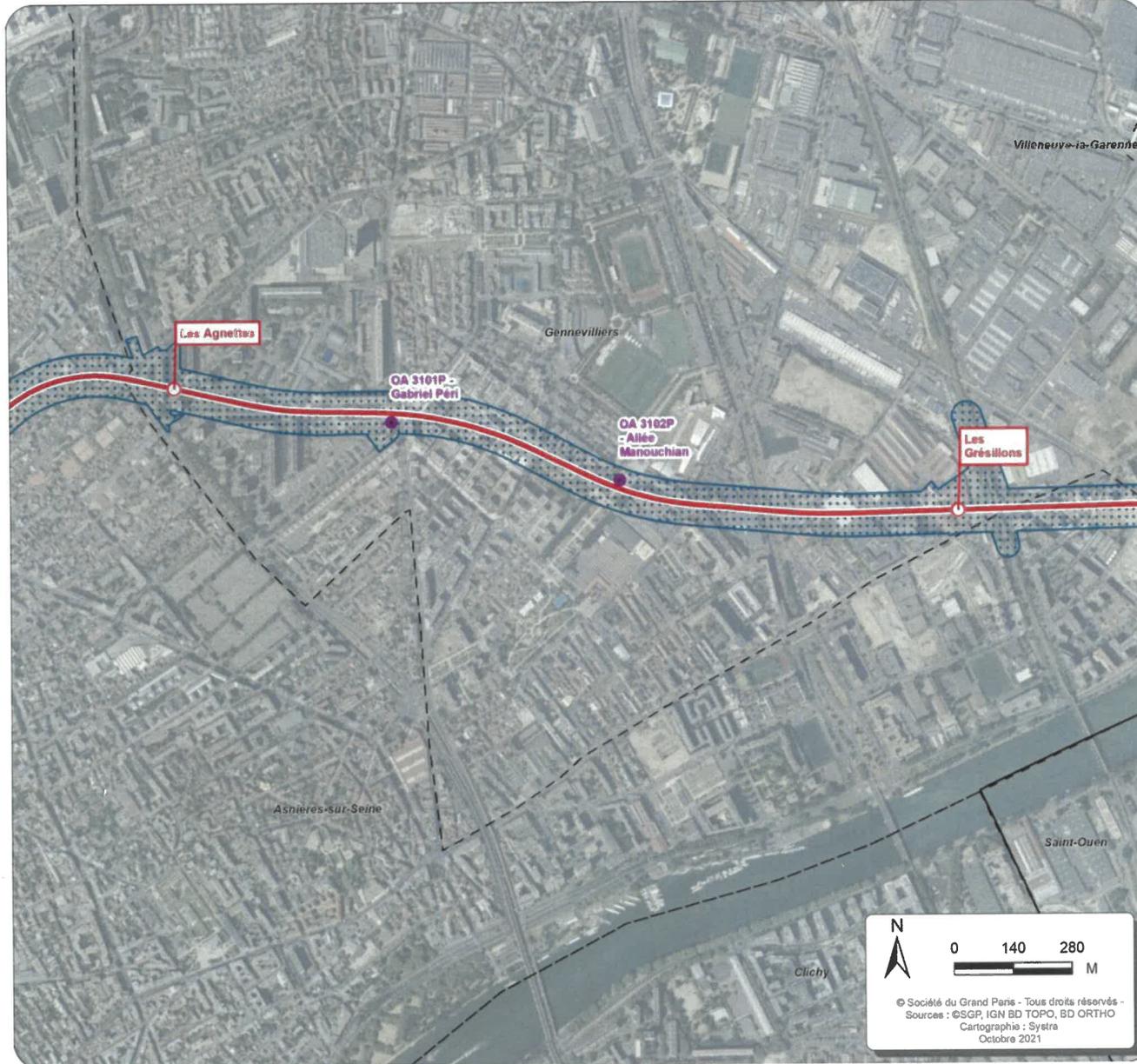
Plan Général des Travaux
Planche 7



Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

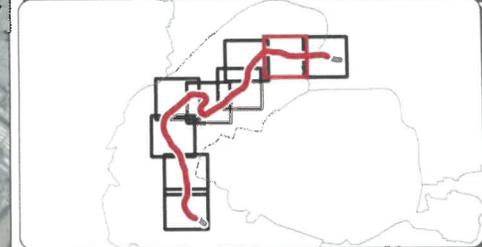
- Gare de la ligne 15 Ouest
- Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
- Ouvrages annexes
- Puits de tunnelier
- Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
- Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
- Limite départementale
- Limite communale
- Zone d'intervention Potentielle





GRAND PARIS EXPRESS
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

Plan Général des Travaux
Planche 8



Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

- Gare de la ligne 15 Ouest
- Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
- Ouvrages annexes
- Puits de tunnelier
- Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
- Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
- Limite départementale
- Limite communale
- Zone d'Intervention Potentielle

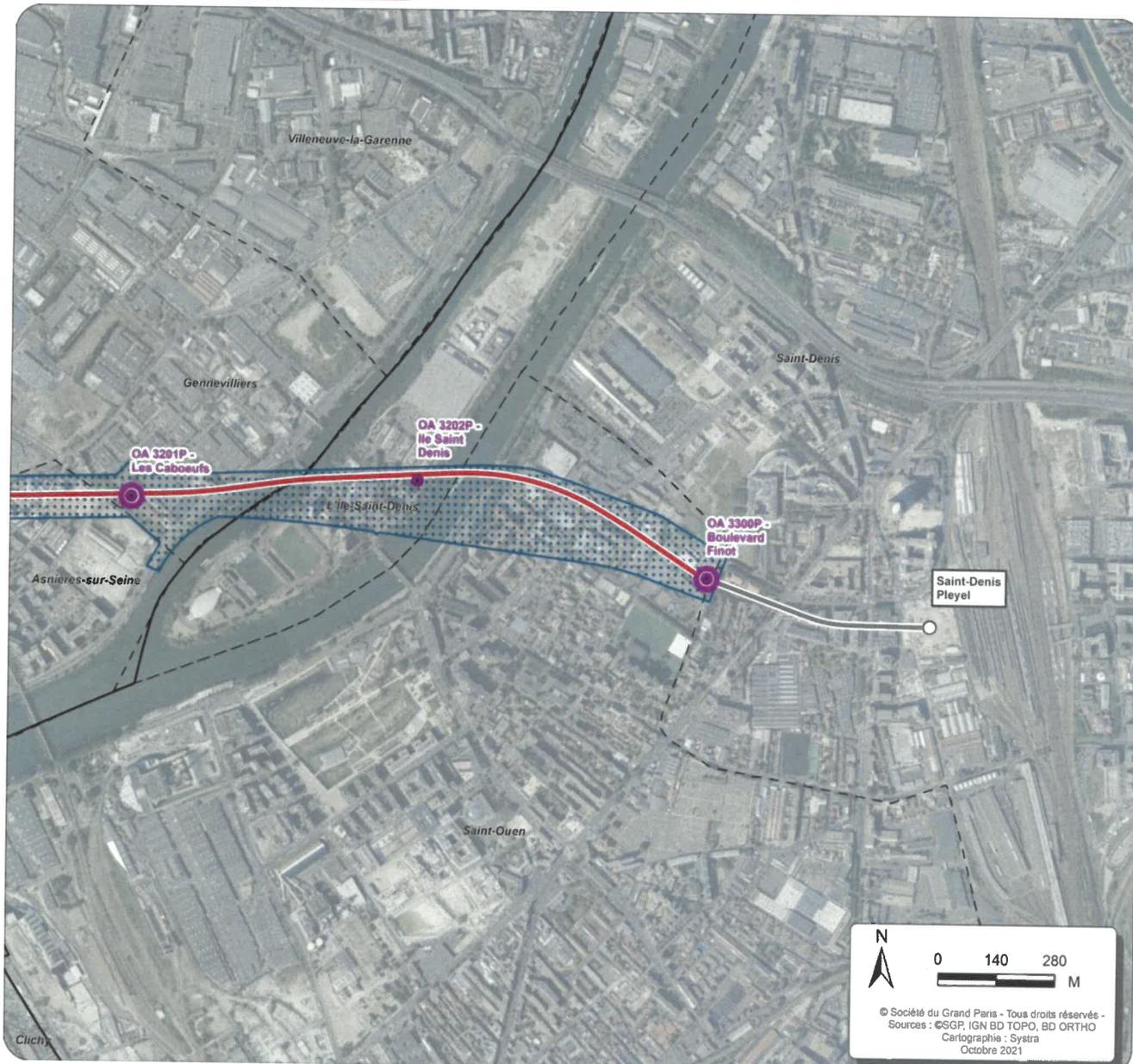
N
0 140 280 M

© Société du Grand Paris - Tous droits réservés -
Sources : ©SGP, IGN BD TOPO, BD ORTHO
Cartographie : Systra
Octobre 2021

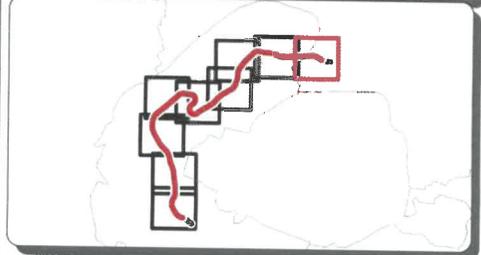
SYSTRA
Assistance Technique à l'Maîtrise d'Ouvrage

Société du Grand Paris

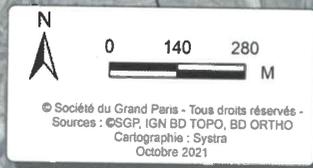
ATMO 15
Ligne 15 ouest et 15 est



GRAND PARIS EXPRESS
 Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel
Plan Général des Travaux
 Planche 9



- Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel
- Gare de la ligne 15 Ouest
 - Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
 - Ouvrages annexes
 - Puits de tunnelier
 - Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
 - Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
 - Limite départementale
 - Limite communale
 - Zone d'Intervention Potentielle



SYSTRA
 Société du Grand Paris

ATMO 15

404856

GRAND PARIS EXPRESS
LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État

15 MARS 2022

Société
du Grand
Paris



Le Rapporteur,

PRINTEMPS 2021

LIGNE 15 OUEST

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
modificative

LIGNE 15 : PONT DE SEVRES < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNÉ ROUGE)

PIÈCE

18.1

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune



Sommaire

1. Préambule.....	5	3.2 Présentation générale du programme : le Grand Paris Express.....	24
2. Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme	9	3.2.1 Le programme d'ensemble.....	24
2.1 La mise en compatibilité	11	3.2.2 Principales caractéristiques	28
2.1.1 Définition	11	3.3 Présentation générale du projet : la Ligne 15 Ouest	29
2.1.2 Champ d'application	11	3.3.1 Principales caractéristiques du projet	29
2.1.3 Objet.....	11	3.3.2 Calendrier du projet.....	30
2.2 Le déroulement de la procédure.....	11	3.3.3 Plan de la Ligne 15 Ouest	30
2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12	3.3.4 Présentation du projet sur l'Établissement public territorial PLAINE COMMUNE	32
2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité.....	12	3.3.5 Modifications du projet de la Ligne 15 Ouest sur le territoire de l'Établissement public territorial PLAINE COMMUNE dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique modificative	32
2.4.1 Article L. 153-54	12	4. Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur l'Établissement Public Territorial.....	35
2.4.2 Article L. 153-55	12	4.1 Les documents supra-communaux	37
2.4.3 Article L. 153-56	13	4.1.1 Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France.....	37
2.4.4 Article L. 153-57	13	4.1.2 Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territorial (SCoT)	37
2.4.5 Article L. 153-58	13	4.2 Le PLUi en vigueur	37
2.4.6 Article L. 153-59	13	4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées	37
2.4.7 Article R. 153-13.....	13	4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage	40
2.4.8 Article R. 153-14.....	13	4.2.3 Les contraintes réglementaires.....	40
2.5 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité.....	14	4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	40
2.5.1 Les sites Natura 2000	15	4.2.5 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).....	40
2.5.2 La Zone de Protection Spéciale « Sites de la Seine-Saint-Denis »	15	4.2.6 Le règlement écrit	41
2.5.3 Le Parc Départemental de L'Île-Saint-Denis	16	4.3 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal.....	41
2.5.4 Le parc départemental Georges Valbon	17	4.3.1 Compléments au rapport de présentation	41
2.5.5 Conclusion	19	4.3.2 Évolutions du règlement induites par le projet.....	42
3. Présentation générale du projet et de son contexte.....	21	5. Extraits des documents d'urbanisme de la commune	45
3.1 Le contexte administratif du projet.....	23	5.1 Extraits du rapport de présentation	47
3.1.1 Généralités.....	23	5.1.1 Extraits du rapport de présentation en vigueur.....	47
3.1.2 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département des Hauts-de-Seine.....	23	5.1.2 Extraits du rapport de présentation mis en compatibilité.....	48
3.1.3 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département de Seine-Saint-Denis.....	23	5.2 Extraits du règlement.....	50
		5.2.1 Extraits de la partie 1 du règlement en vigueur	50
		5.2.2 Extraits de la partie 1 du règlement mis en compatibilité	52
		5.2.3 Extraits de la partie 2 du règlement.....	54

1. Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Établissement public territorial (EPT) Plaine Commune porte sur la prise du **projet de liaison en métro automatique entre les gares Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel (exclues)**, constituant la partie ouest de la ligne 15 du Grand Paris Express (et un tronçon de la ligne rouge), dénommée **Ligne 15 Ouest**.

Le Maître d'Ouvrage du projet est la Société du Grand Paris. Cet établissement public de l'État créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au 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 ».

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

Une première mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet a été réalisée par le décret n°2016-1566 du 21 novembre 2016, déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares de Pont-de-Sèvres et de Saint-Denis Pleyel, gares non incluses (tronçon inclus dans la ligne dite « rouge » et correspondant à la Ligne 15 Ouest), dans les départements des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis **et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Courbevoie, Gennevilliers, L'Île-Saint-Denis, Nanterre, Puteaux, Rueil-Malmaison et Saint-Cloud.**

Le projet fait aujourd'hui l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative du fait de modifications du projet portant sur :

- la nouvelle implantation de la gare de La Défense : cette modification implique un nouveau tracé du tunnel dans ce secteur et l'implantation de deux nouveaux ouvrages annexes sur les communes de Nanterre et de Puteaux.

- l'élargissement ponctuel de la zone d'intervention potentielle de la Ligne 15 Ouest et le déplacement de quelques ouvrages à l'intérieur de cette zone sur les communes de :

- Saint-Cloud ;
- Suresnes ;
- Rueil-Malmaison ;
- Nanterre ;
- Puteaux ;
- Courbevoie ;
- Bois-Colombes ;
- Gennevilliers.

- l'évolution des coûts et de l'évaluation socio-économique du programme et du projet de la Ligne 15 Ouest.

Le contexte, la motivation de ces modifications et la méthodologie de réalisation du présent dossier modificatif sont explicités dans la pièce A2, qui n'existait donc pas dans le dossier de la DUP initiale.

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 et mis en compatibilité par délibération du Conseil de Territoire le 13 octobre 2020. Le PLUi remplace les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des neuf communes membres.

Cette procédure rend nécessaire la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de l'EPT Plaine Commune, approuvé le 25 février 2020. En effet, les dispositions de ce PLUi ne permettent pas, en l'état, la réalisation du projet et doivent ainsi être adaptées pour être mises en compatibilité avec ce projet.

Le document d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune a été élaboré après l'entrée en vigueur de la loi du 24 mars 2014 relative à l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR). Les dispositions des articles R. 151-1 à R. 151-55 du code de l'urbanisme dans leur version actuellement en vigueur régissent le contenu du PLUi.

Plaine Commune est doté d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), approuvé le 23 octobre 2007 et modifié le 15 décembre 2009, jusqu'à l'approbation du SCoT de la Métropole du Grand Paris, dont l'élaboration a été prescrite par délibération du conseil métropolitain du 23 juin 2017.

Par ailleurs, **le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 123-4 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

Les évolutions des PLU(i) présentées à l'enquête publique ont été ponctuellement modifiées pour prendre en compte les demandes formulées, avant et pendant l'enquête publique, notamment lors de la réunion d'examen conjoint des mises en compatibilité des documents d'urbanisme. Les modifications de la présente pièce sont identifiées par une barre verticale de couleur orange, sauf sur les extraits du PLU(i) en Partie 5.

2. Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

Conformément au 1° de l'article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme, une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

2.1.2 Champ d'application

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes ou établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés, dès lorsqu'ils sont dotés d'un tel document.

Les enquêtes publiques portant sur les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont ouvertes et organisées par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France¹. **La procédure de mise en compatibilité relève donc de la compétence du préfet de la région d'Ile-de-France.**

2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur les villes de **L'ILE-SAINT-DENIS** et **SAINT-OUEN-SUR-SEINE**. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

Plus précisément, elle concerne, sur la Ligne 15 Ouest :

- **La section courante de l'infrastructure en souterrain** : les tunnels de 10 m de diamètre environ, mettant en liaison les gares ;
- Les emprises des gares :
 - o Les **gares souterraines** dont les dimensions sont en moyenne de 110 x 30 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.

- o Les **émergences des gares** : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que des locaux techniques et de services.
- Les **ouvrages techniques annexes** tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.

2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure :

1- L'examen du dossier par le préfet

Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLUi approuvé de l'EPT Plaine. Dans la négative, le préfet engage la procédure prévue par l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme.

2 - L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées par l'État pour assurer la mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine Commune, avec la Déclaration d'Utilité Publique, doivent avoir fait l'objet d'un **examen conjoint** de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du Code de l'Urbanisme.

Cet examen conjoint se traduira par **l'organisation d'une réunion ad hoc à l'initiative de la préfecture de région, avant l'ouverture de l'enquête publique**. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sera joint au dossier d'enquête publique.

3 - L'enquête publique conjointe

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement par le préfet de région. L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine Commune.

4 - L'avis du Conseil de Territoire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine Commune, avec l'opération, est soumis pour avis au Conseil de Territoire. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête, est approuvée par la déclaration d'utilité publique prise par décret en Conseil d'État. Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLUi. Le document d'urbanisme est modifié par

¹ Décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, article 7.

le décret lui-même et la mise en compatibilité est effective dès l'entrée en vigueur du décret, suite à sa publication au Journal officiel de la République française.

Le décret est affiché pendant un mois au siège de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et dans les mairies des communes membres concernées, ou en mairie. Mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département².

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
 - o La présentation du programme du Grand Paris Express et du projet de la Ligne 15 Ouest soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune ;
 - o Les incidences du projet sur le PLUi et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Un complément au rapport de présentation du PLUi, afin d'y ajouter un exposé des motifs de la présente mise en compatibilité ;
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLUi** portant sur les zones concernées par le projet : **dans la version du document en vigueur** et dans **sa version mise en comptabilité**. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

² Articles L. 153-58, R. 153-20 et R. 153-21 du Code de l'Urbanisme

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

S'agissant des documents d'urbanisme, la procédure de mise en compatibilité est élaborée, conformément aux **articles L. 153-54 à L. 153-59, R. 153-13 et 153-14 du Code de l'Urbanisme**.

2.4.1 Article L. 153-54

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

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

2.4.2 Article L. 153-55

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

2.4.3 Article L. 153-56

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision précédant à la mise en compatibilité.

2.4.4 Article L. 153-57

À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

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

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

2.4.5 Article L. 153-58

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

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

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

2.4.6 Article L. 153-59

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

2.4.7 Article R. 153-13

Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.

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

2.4.8 Article R. 153-14

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

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

2.5 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

Depuis le 1er février 2013, le décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est entré en vigueur. Ce décret implique que les procédures de mise en compatibilité puissent éventuellement être soumises à une évaluation environnementale, de manière automatique ou suite à un examen au cas par cas effectué par l'Autorité environnementale compétente (Mission Régionale d'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable – MRAe).

Le territoire de l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune comprend sur son territoire deux entités du site Natura 2000 « Sites de la Seine-Saint-Denis », le site Natura 2000 du Parc départemental de L'Ile-Saint-Denis et celui du Parc départemental Georges Valbon sur les communes de La Courneuve, Saint-Denis et Stains, appartenant tous deux à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013.

Deux entités du site Natura 2000 « Sites de la Seine-Saint-Denis » étant sur le territoire de Plaine Commune, la présente mise en compatibilité serait soumise à évaluation environnementale en application de l'article R. 104-9 du Code de l'Urbanisme si elle emportait les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 151-31 du Code de l'Urbanisme. Toutefois, ce n'est pas le cas de cette mise en compatibilité puisqu'elle n'a pas pour objet :

- Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ;
- Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les neuf ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier ;
- Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté.

Cette mise en compatibilité n'est donc pas soumise à évaluation environnementale en application de l'article R. 104-9 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, l'article R.104-8 du Code de l'Urbanisme précise que : « *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

- *1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;*
- *2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000*
- (...) ».

Ainsi, en application du 2° de l'article R. 104-8 du Code de l'Environnement, si la mise en compatibilité du PLUi permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, une évaluation environnementale doit être automatiquement réalisée, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

La présente mise en compatibilité vise uniquement à permettre la réalisation de l'ouvrage annexe 3202P – Ile Saint-Denis et de l'ouvrage d'entonnement 32E01 – Ouvrage Finot – Saint-Ouen.

2.5.1 Les sites Natura 2000

La politique de protection des sites Natura 2000, codifiée au sein du Livre IV du Code de l'Environnement, vise à préserver la diversité biologique et à valoriser le patrimoine naturel par la constitution d'un réseau de sites naturels protégés à l'échelle européenne.

La constitution du réseau de sites Natura 2000 découle de la mise en oeuvre de la directive européenne « Oiseaux » de 1979 et de la directive « Habitats, faune, flore » de 1992. La directive « Oiseaux » vise la conservation à long terme des espèces d'oiseaux sauvages de l'Union européenne, et la directive « Habitats » vise la protection des habitats naturels des espèces animales et végétales présentant un intérêt communautaire.

Les sites Natura 2000 instaurés en application de la directive « Oiseaux » donnent lieu à la création de Zones de Protection Spéciale (ZPS), et les sites instaurés en application de la directive « Habitats » donnent lieu à la création de Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

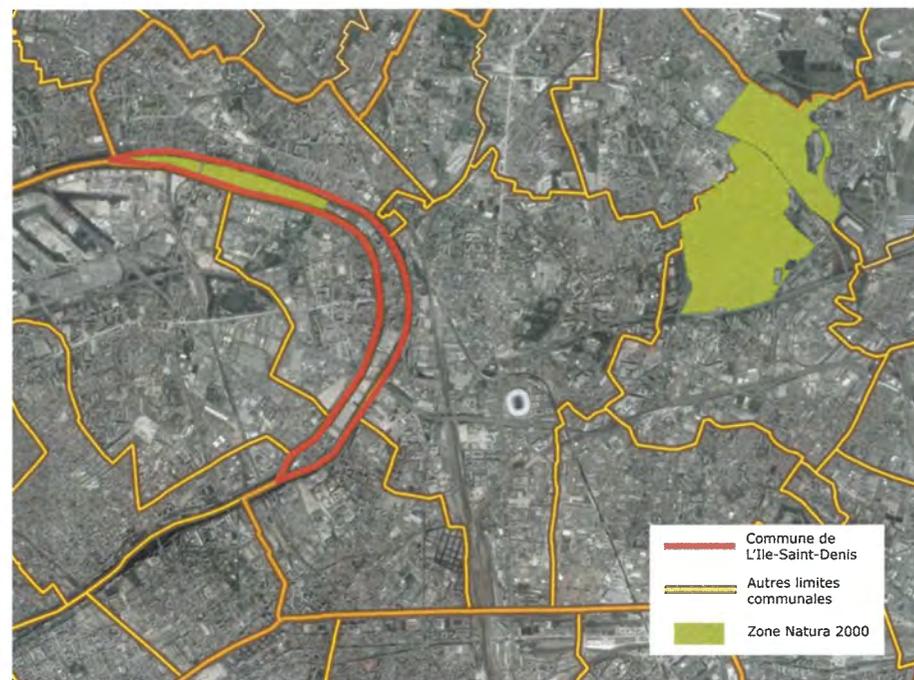
2.5.2 La Zone de Protection Spéciale « Sites de la Seine-Saint-Denis »

La Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Sites de la Seine-Saint-Denis », regroupe 15 entités différentes, dont le parc départemental de L'Île-Saint-Denis et le Parc départemental Georges-Vaibon qui se situent sur le territoire de PLAINE COMMUNE.



Les sites Natura 2000 en Seine-Saint-Denis (Source : Département de la Seine-Saint-Denis)

Le document d'objectifs (DOCOB) Natura 2000 « Sites de la Seine-Saint-Denis », ZPS FR 1112013, a été approuvé par arrêté préfectoral du 5 septembre 2011. Celui-ci présente la ZPS de la manière suivante : « Ce site est caractérisé par sa petite taille et sa forte fragmentation, sa situation en zone urbaine dense, et la présence des populations d'oiseaux en faible voire très faible effectif, dont



certaines espèces actuellement nicheuses sur le site. »

Les sites Natura 2000 à Plaine Commune (Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel)

Sur le territoire de PLAINE COMMUNE :

- Le territoire de la commune de L'Île-Saint-Denis est concerné par le projet de la Ligne 15 Ouest et par la présence du Parc départemental de l'Île-Saint-Denis, site de la ZPS « Sites de la Seine-Saint-Denis ».
- Les communes de La Courneuve, Saint-Denis et Stains accueillent le Parc départemental Georges Vaibon, appartenant également à la ZPS. Ce Parc est par ailleurs situé sur la commune de Dugny.

2.5.3 Le Parc Départemental de L’Ile-Saint-Denis

2.5.3.1 Présentation du site

Le Document d’objectif et le cahier relatif au parc départemental de L’ILE-SAINT-DENIS décrivent les milieux qui composent le site, ainsi que les espèces associées, inscrites à l’annexe I de la directive « Oiseaux » qui y sont recensés. Ces éléments sont les suivants :

Type de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux humides	1,1	Martin-pêcheur d’Europe Sterne pierregarin
Milieu humide	0,4	
Prairie humide	0,7	
Milieux forestiers	27,7	
Boisement de conifères jeunes	0,3	
Boisement de feuillus jeunes	16,1	
Boisement de feuillus jeunes et fourré arbustif	0,8	
Boisement de feuillus jeunes et pelouse de parc	0,1	
Ripisylve	10,3	
Pelouses et cultures	30,6	
Pelouse de parc	26,7	
Pelouse de parc et boisement de feuillus jeunes	3,6	
Pelouse de parc et fourré arbustif	0,3	
Milieux ouverts	20,4	
Fourré arbustif	6	
Fourré arbustif et boisement de feuillus jeunes	2,3	
Fourré arbustif et prairie sèche	0,2	
Prairie	6,8	
Prairie améliorée	0,8	
Prairie sèche	4,2	
Autres (zones non végétalisées)	20,2	

2.5.3.2 Enjeux écologiques

L’analyse écologique présentée dans le DOCOB du site Parc départemental de L’Ile-Saint-Denis met en avant les enjeux écologiques suivants, par milieu et par espèce :

- Les milieux humides présentent des enjeux de conservation forts, notamment pour la préservation du Martin-pêcheur sur la rive Sud et la future mare ;
- Les milieux ouverts présentent des enjeux de conservation moyens qui se concentrent sur la pointe Ouest du site où la Pie-grièche écorcheur (non observée actuellement sur le site) pourrait nicher occasionnellement ;
- Les milieux boisés présentent un enjeu faible.

En raison de la valeur patrimoniale forte d’une espèce inscrite à l’annexe I de la directive « Oiseaux » (Martin-pêcheur d’Europe) et de sa présence sur le site du parc départemental de L’Ile-Saint-Denis, celui-ci présente des enjeux forts de conservation.

Document d’objectifs du site Natura 2000 FR1112013 Zone de Protection Spéciale "Sites de la Seine-Saint-Denis"

MAIRIE DE SEVRES
SYNTHESE DES ENJEUX ECOLOGIQUES
PARC DEPARTEMENTAL DE L'ILE-SAINT-DENIS

Date de mise à jour : 12/10/10



2.5.3.3 Enjeux et menaces potentielles

Une étude des enjeux et des menaces potentielles du projet de Ligne 15 Ouest sur le site Natura 2000 « Parc départemental de L’Ile-Saint-Denis » a été réalisée pour la mise en compatibilité du plan local d’urbanisme de L’Ile-Saint-Denis en 2016, lors du dépôt de la déclaration d’utilité publique initiale de la Ligne 15 Ouest.

L'enjeu le plus fort sur ce site est lié à la présence du Martin-pêcheur. Le niveau de protection de la Sterne Pierregarin a été jugé faible par le DOCOB. Le tableau ci-après recense les menaces potentielles pesant sur les espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » :

Espèce	Menaces potentielles	Effets induits par la mise en compatibilité du PLUI
Martin-pêcheur d'Europe (Nicheur occasionnel)	Colonisation naturelle par la végétation arbustive et arborée des berges à nu, modification du profil de la berge en face de la rive gauche, variation du niveau de l'eau en période de reproduction, pollutions de l'eau, état de conservation des berges (pollutions des sols), travaux d'aménagement des berges.	Néant, la mise en compatibilité du PLUI de Plaine Commune, du fait de la localisation des secteurs concernés par le projet (à 3 km environ du site Natura 2000), comme du fait des caractéristiques des évolutions du droit du sol qu'elle génère (évolutions portant sur un secteur déjà urbanisé) n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).
Sterne pierregarin (Territoire de chasse associé à des zones de nidification potentielles)	Les pollutions accidentelles des eaux des plans d'eau et des rivières limitent la ressource alimentaire disponible. La variation du niveau de l'eau entre mai et août. Le dérangement et les risques de prédation (promeneurs, chiens, rats, ...).	

Le projet modifié de la Ligne 15 Ouest, permis par la mise en compatibilité du PLUI de Plaine Commune, n'est pas susceptible d'affecter de manière significative ce site. En effet, d'une part, le parc départemental de L'Île-Saint-Denis ne se situe pas dans les secteurs concernés par le projet. D'autre part, le projet concerne des zones déjà urbanisées.

Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLUI de Plaine Commune sur le parc départemental de L'ÎLE-SAINT-DENIS peuvent être considérées comme nulles.

2.5.4 Le parc départemental Georges Valbon

2.5.4.1 Présentation du site

Le Document d'objectif et le cahier relatif au parc départemental Georges Valbon décrivent les milieux qui composent le site, ainsi que les espèces associées inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » qui y sont recensés. Ces éléments sont les suivants :

Type de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux humides	4,6	Blongios nain Bondrée apivore Butor étoilé Gorgebleue à miroir Martin-pêcheur d'Europe Sterne pierregarin
Eau libre stagnante permanente	4	
Milieu humide à roselière	0,5	
Prairie humide	0,1	
Milieux forestiers	27,7	Pic noir
Boisement de conifères jeunes	2	
Boisement de conifères jeunes et de feuillus jeunes	5,2	
Boisement de feuillus jeunes	28,7	
Boisement de feuillus jeunes et fourré arbustif	0,1	
Boisement de feuillus jeunes et pelouse de parc	0,4	
Boisement de feuillus jeunes et prairie sèche	0,1	
Pelouses et cultures	22,5	
Pelouse de parc	22,5	
Milieux ouverts	19,6	Bondrée apivore Gorgebleue à miroir Hibou des marais Pie-grièche écorcheur
Fourré arbustif	4	
Fourré arbustif et boisement de conifère jeunes	0,5	
Fourré arbustif et boisement de feuillus jeunes	0,7	
Fourré arbustif et prairie sèche	0,3	

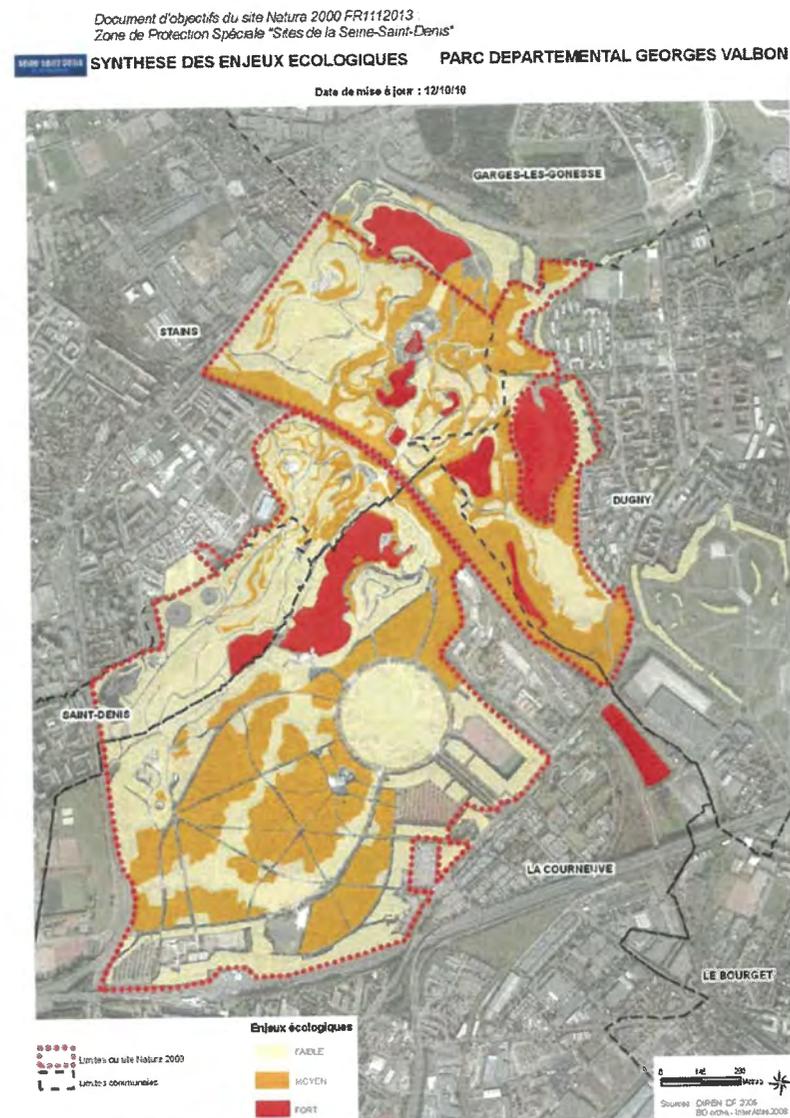
Type de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Prairie sèche	12,8	
Prairie sèche et boisement de feuillus jeunes	0,2	
Prairie sèche et fourré arbustif	1	
Prairie sèche et jeune plantation d'arbres	0,1	
Prairie sèche et pelouse de parc	0,2	
Autres (zones non végétalisées)	16,8	

2.5.4.2 Enjeu écologique

L'analyse écologique présentée dans le DOCOB du site Parc départemental Georges Valbon met en avant les enjeux écologiques suivants, par milieu et par espèce :

- Les milieux humides présentent des enjeux de conservation forts, notamment pour la préservation du Blongios nain, du Butor étoilé, du Gorgebleue à miroir, du Martin-pêcheur d'Europe et de la Sterne pierregarin, au niveau de l'étang des brouillards, du Vallon écologique et du lac aux oiseaux ;
- Les milieux ouverts présentent des enjeux de conservation moyens dans la partie nord du parc, notamment pour la préservation de la Bondrée apivore et de la Pie-grièche écorcheur ;
- Les milieux boisés présentent des enjeux de conservation moyens dans la partie sud du parc, notamment pour la préservation de la Bondrée apivore, du Pic noir et du Pic mar.

En raison de la valeur patrimoniale forte des espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » et de leurs présences sur le site du parc départemental Georges Valbon, celui-ci présente des enjeux forts de conservation.



2.5.4.3 Enjeux et menaces potentielles

Le tableau ci-après recense les menaces potentielles pesant sur les espèces d’oiseaux inscrites à l’annexe I de la directive « Oiseaux » :

Espèce	Menaces potentielles	Effets induits par la mise en compatibilité du PLUi
Blongios nain (Nicheur régulier)	Dérangement, diminution des surfaces en roselières, variation du niveau de l’eau en période de nidification, pollution de l’eau.	Néant. La mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune, du fait de la localisation des secteurs concernés par le projet (à 4 km environ du site Natura 2000), comme du fait des caractéristiques des évolutions du droit du sol qu’elle génère (évolutions portant sur un secteur déjà urbanisé) n’aura aucun effet sur les espèces inscrites à l’annexe I de la Directive, ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d’individus et absence d’incidences directes potentielles sur leurs habitats).
Bondrée apivore (Migrateur occasionnel)	Dérangement (espèce très sensible), diminution des milieux ouverts et des ressources alimentaires.	
Butor étoilé (Migrateur régulier et hivernant potentiel)	Dérangement, diminution des surfaces en roselières, variation du niveau de l’eau en période de nidification, pollution de l’eau.	
Gorgebleue à miroir (Migrateur occasionnel)	Pollution accidentelle de l’eau.	
Martin-pêcheur d’Europe (Nicheur occasionnel)	Colonisation naturelle par la végétation arbustive et arborée des berges à nu, modification du profil de la berge en face de la rive gauche, variation du niveau de l’eau en période de reproduction, pollutions de l’eau, état de conservation des berges (pollutions des sols), travaux d’aménagement des berges.	
Pic mar	Dérangement, fragmentation des boisements, suppression des vieux arbres.	
Pic noir (Territoire de chasse associé à des zones de nidification potentielles)	Dérangement, fragmentation des boisements, suppression des vieux arbres.	
Pie-grièche écorcheur (Migrateur occasionnel)	Diminution et fermeture des milieux ouverts, dérangement.	
Sterne pierregarin (Territoire de chasse associé à des zones de nidification potentielles)	Les pollutions accidentelles des eaux des plans d’eau et des rivières limitent la ressource alimentaire disponible. La variation du niveau de l’eau	

Espèce	Menaces potentielles	Effets induits par la mise en compatibilité du PLUi
	entre mai et août. Le dérangement et les risques de prédation (promeneurs, chiens, rats, ...).	

Le projet modifié de la Ligne 15 Ouest, permis par la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune, n’est pas susceptible d’affecter de manière significative ce site. D’une part, le parc départemental Georges Valbon ne se situe pas dans les secteurs concernés par le projet. D’autre part, le projet concerne des zones déjà urbanisées.

Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune sur le parc départemental Georges Valbon peuvent être considérées comme nulles.

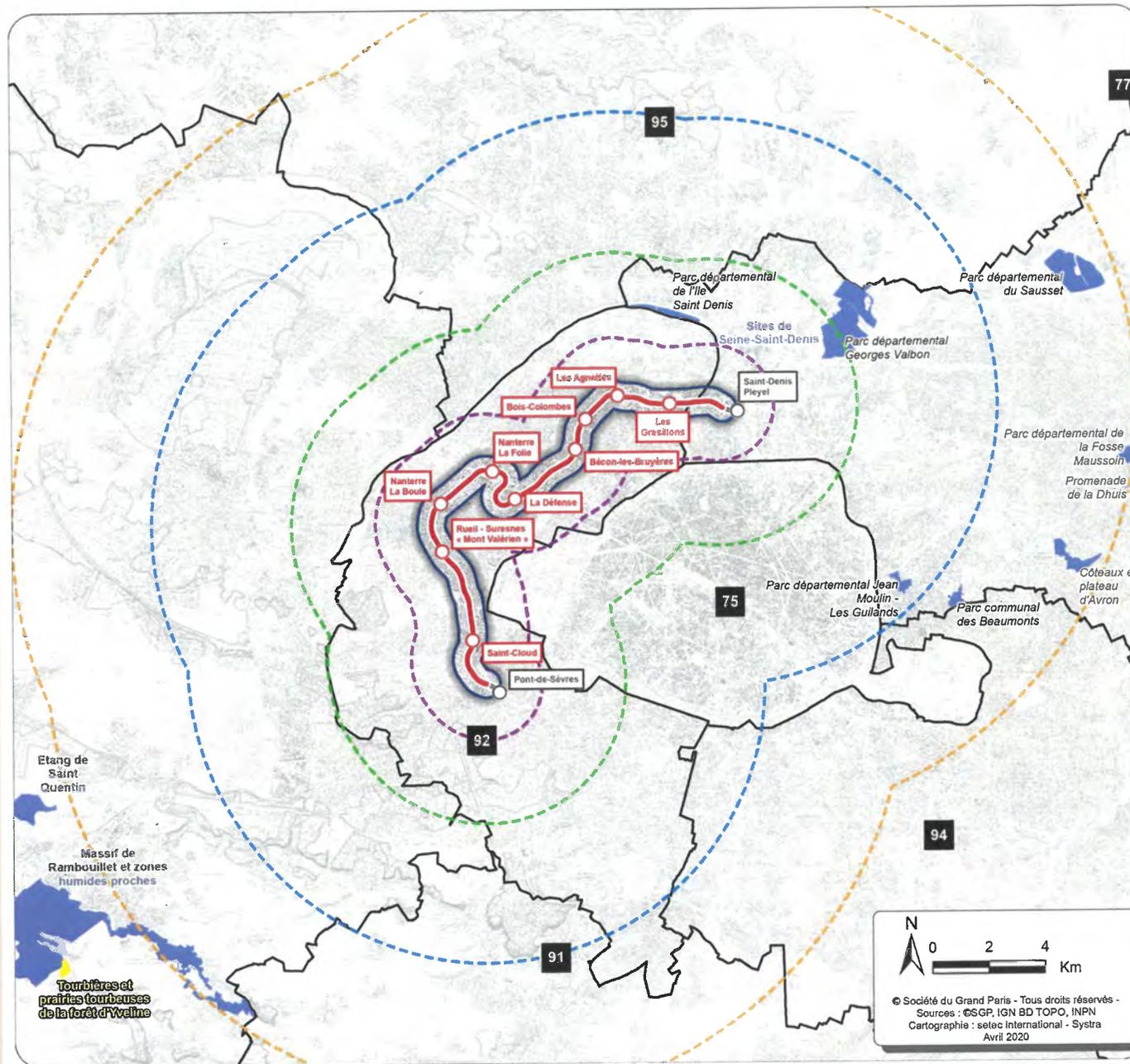
2.5.5 Conclusion

Dès lors que le projet permis par cette mise en compatibilité n’est pas susceptible d’affecter de manière significative un site Natura 2000, une évaluation environnementale doit être réalisée si, après une demande d’examen au cas par cas, la MRAe s’est prononcée en faveur de la réalisation de cette évaluation. En application du 1° de l’article R. 104-8 du Code de l’Urbanisme, la mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale si elle est susceptible d’avoir des incidences notables sur l’environnement au sens de l’annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l’évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l’environnement.

Une demande d’examen au cas par cas de la nécessité de réaliser une évaluation environnementale de la présente mise en compatibilité a été déposée auprès de la MRAe.

À la suite de l’examen du dossier, la MRAe, dans sa décision n°MRAe IDF-2020-5611 en date du 4 décembre 2020, ne soumet pas la présente mise en compatibilité du PLUi de l’EPT Plaine Commune à la réalisation d’une évaluation environnementale, en application de l’article R.104-8 du Code de l’Urbanisme. Cette décision est présentée dans la pièce I8.2.

Il est précisé que l’appréciation des effets potentiels sur l’environnement du projet, ainsi que les mesures prises par le maître d’ouvrage pour éviter, réduire et si besoin compenser les effets potentiels du projet de Ligne 15 Ouest sur l’environnement, sont présentées dans l’étude d’impact du projet, en pièce « G » du dossier d’enquête publique.



GRAND PARIS EXPRESS
Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

NATURA 2000



Contexte territorial et administratif

☐ Limite départementale

Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

○ Gare de la ligne 15 Ouest

○ Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud

— Ligne 15 Ouest

— Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest

○ Aire d'étude

■ Natura 2000 : Site d'importance communautaire

■ Natura 2000 : Zone de protection spéciale

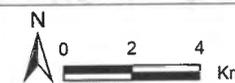
Distance au projet

■ 2 Km du projet

■ 5 Km du projet

■ 10 Km du projet

■ 15 Km du projet



© Société du Grand Paris - Tous droits réservés -
Sources : ©SGP, IGN BD TOPO, INPN
Cartographie : setec international - Systra
Avril 2020

SYSTRA
Atelier de la Région Île-de-France
Ligne 15 Ouest et 15 Sud

Société
du Grand
Paris

3. Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

Le tracé du Grand Paris Express, sur le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel, traverse 12 communes toutes dotées d’un PLU ou d’un PLUi.

La répartition des communes est, du sud au nord :

- Département des Hauts-de-Seine (92) : 10 communes (10 Plans Locaux d’Urbanisme).
- Département de la Seine-Saint-Denis (93) : 2 communes (Plan Local d’Urbanisme intercommunal (PLUi) de l’Établissement public territorial (EPT PLAINE COMMUNE).

9 d’entre elles nécessitent une mise en compatibilité de leur PLU/PLUi.

Par ailleurs, les communes de Saint-Cloud et de Sèvres sont également couvertes par le **SCoT du Syndicat mixte des Coteaux et du Val de Seine**. Celle de L’Île-Saint-Denis est incluse dans le **SCoT de PLAINE COMMUNE**.

Enfin, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 2013 est le document de référence réglementaire qui s’applique sur le territoire communal selon les dispositions de l’article L. 123-4 du Code de l’Urbanisme.

3.1.2 État des lieux des documents d’urbanisme des communes concernées dans le département des Hauts-de-Seine

Dans le département des Hauts-de-Seine, 10 communes sont concernées par le projet.

Sur ces dix communes dotées d’un document d’urbanisme en vigueur, toutes possèdent un Plan Local d’Urbanisme (PLU) : Sèvres, Saint-Cloud, Rueil-Malmaison, Nanterre, Puteaux, Suresnes, Courbevoie, Bois-Colombes, Asnières-sur-Seine et Gennevilliers.

À noter que le PLU de la commune de Courbevoie est en cours de révision à la date d’élaboration du présent dossier.

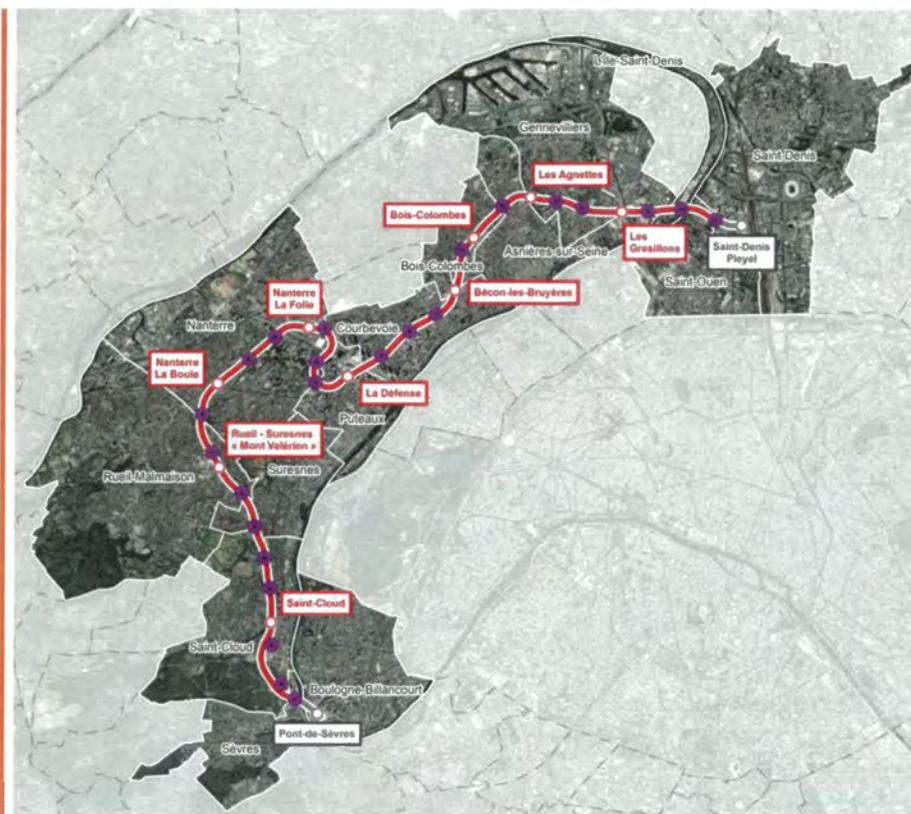
Les PLU des communes de Saint-Cloud, Rueil-Malmaison, Nanterre, Suresnes, Courbevoie, Bois-Colombes et Gennevilliers font l’objet d’une mise en compatibilité avec le projet.

3.1.3 État des lieux des documents d’urbanisme des communes concernées dans le département de Seine-Saint-Denis

Dans le département de Seine-Saint-Denis, 2 communes sont concernées par le projet : L’Île Saint-Denis et Saint-Ouen-sur-Seine.

Ces deux communes sont couvertes par le Plan Local d’Urbanisme intercommunal (PLUi) de l’Établissement public territorial (EPT) PLAINE COMMUNE.

Le PLUi de PLAINE COMMUNE fait l’objet d’une mise en compatibilité avec le projet.



Les communes concernées par le projet de la Ligne 15 Ouest (Source : ATMO, 2021)

3.2 Présentation générale du programme : le Grand Paris Express

3.2.1 Le programme d'ensemble

Le Grand Paris Express (GPE) constitue un réseau de métros automatiques, visant à relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France.

Il est composé :

- du **réseau de transport public du Grand Paris** comprenant des liaisons en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (« ligne rouge » et « ligne verte ») complétées par une liaison radiale (« ligne bleue »).

Les principales caractéristiques de ces liaisons sont définies dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, qui a fait l'objet d'un vote à l'unanimité du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP) le 26 mai 2011 et a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).

- du **réseau complémentaire structurant** (« ligne orange » dont la partie Est de la ligne 15) dont la réalisation a été recommandée par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, en tant que projet susceptible d'offrir la meilleure complémentarité avec les lignes rouge, verte et bleue.

Le programme répond aux objectifs suivants :

- présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien ;
- contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le nord-ouest de la proche couronne parisienne ;
- faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, notamment dans le Val-d'Oise et dans les Yvelines, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;
- relier les pôles d'emploi et d'habitat des Hauts-de-Seine, en créant une liaison entre le nord et le sud du département et en améliorant notamment la desserte de La Défense ainsi que des principales zones d'activités ;
- encourager et renforcer la dynamique de développement et d'aménagement à l'œuvre sur le territoire traversé, tout particulièrement dans la partie nord des Hauts-de-Seine ;
- concourir à la mise en place d'une desserte rapide depuis La Défense vers les aéroports d'Orly, de Roissy - Charles de Gaulle et du Bourget ;
- répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

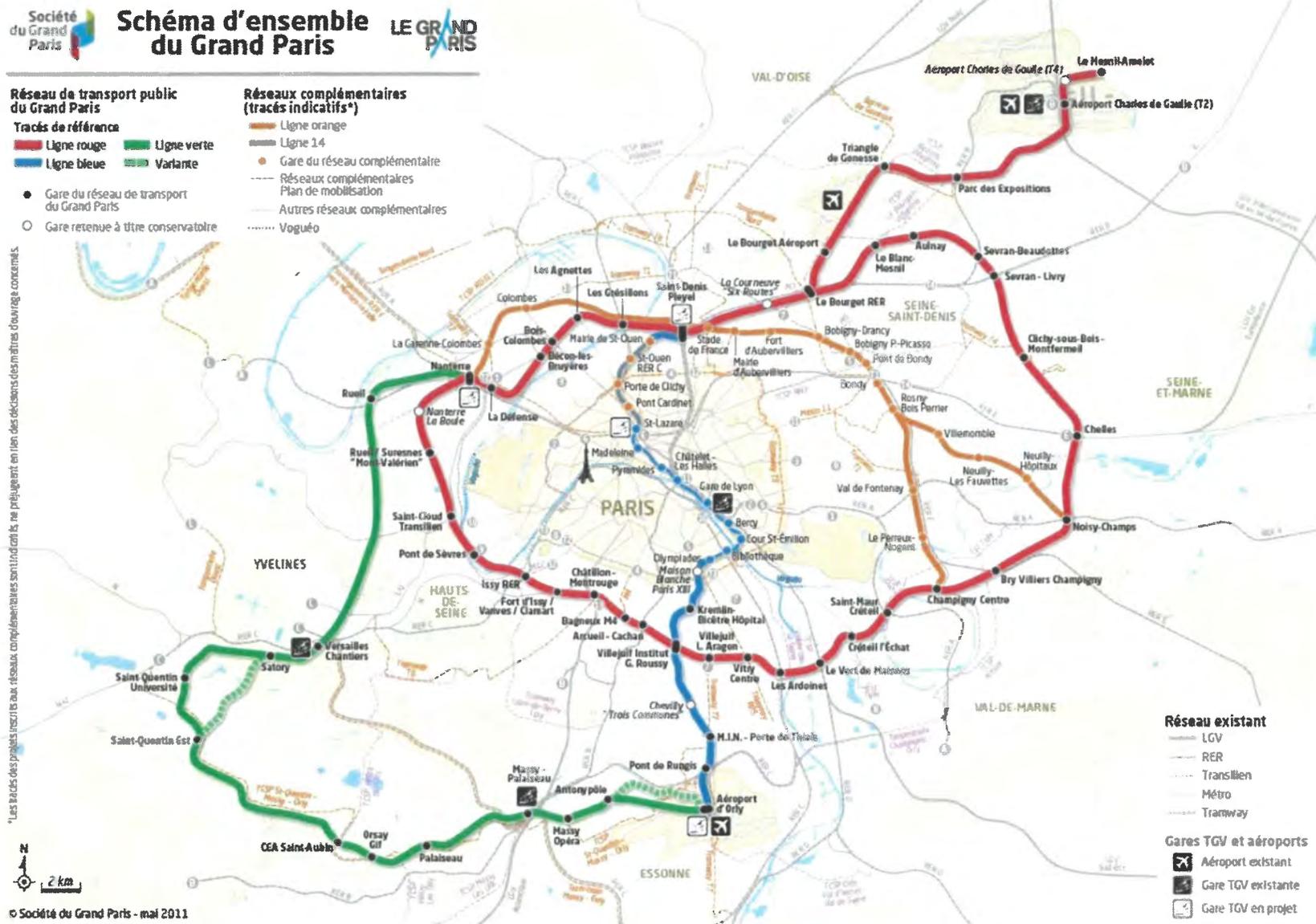
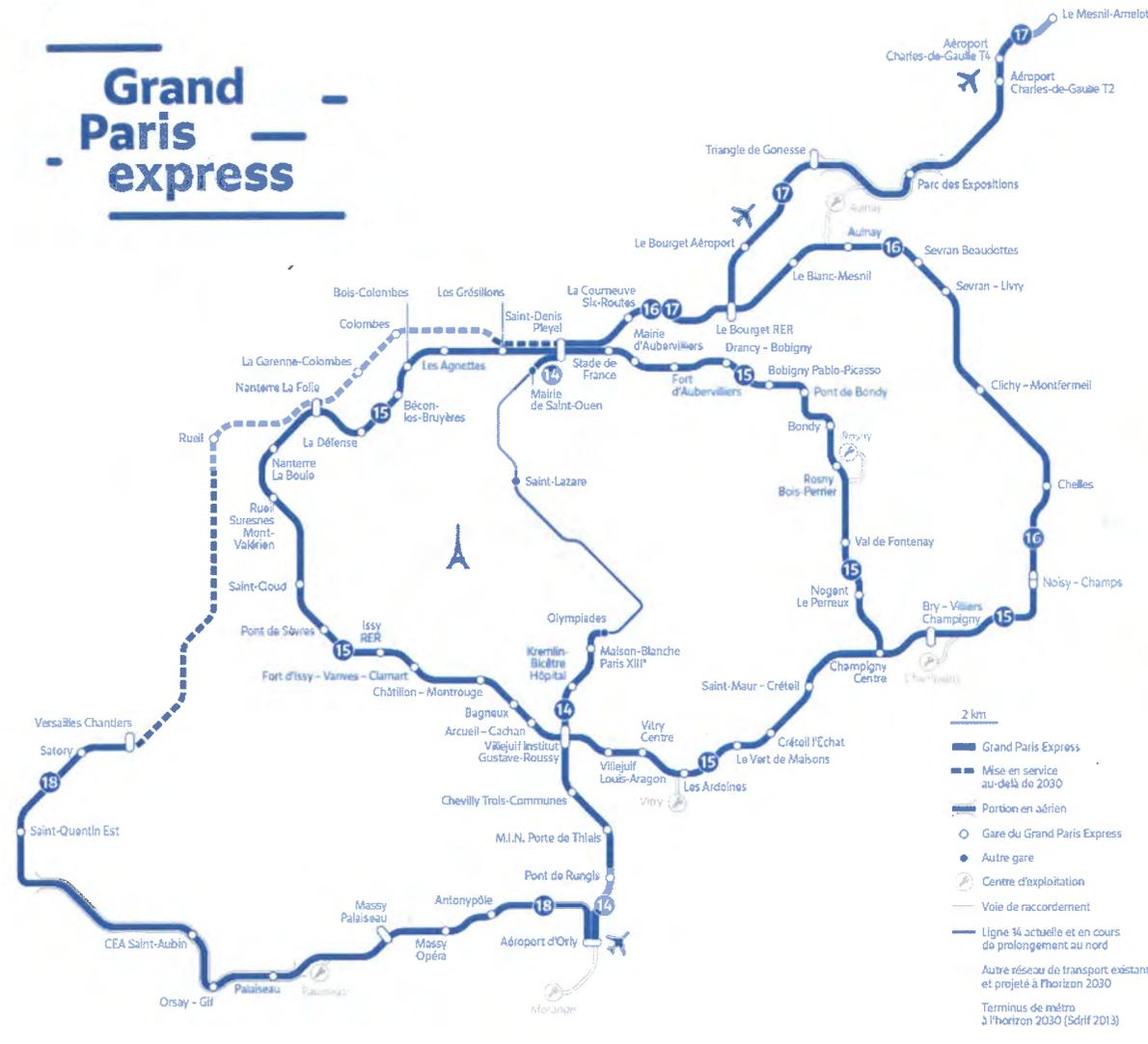


Schéma d'ensemble du Grand Paris approuvé par Décret en Conseil d'État le 24 août 2011 (SGP, 2013)

Le réseau du Grand Paris Express est constitué de trois ensembles de projets interconnectés aux lignes existantes :

- la Ligne 15 : ligne de rocade proche de Paris (métro de grande capacité) qui assure la désaturation des réseaux de transport existants en zone urbaine dense ;
- les lignes 16, 17 et 18 : lignes de métro à capacité adaptée qui desservent des territoires en développement (est de la Seine-Saint-Denis, Grand Roissy, sud-ouest francilien) ;
- les lignes 14 et 11 : prolongement de lignes de métro existantes pour améliorer les interconnexions et décharger d'autres lignes de métro (Ligne 13 en particulier).



Calendrier de mises en service

2024-2025



2027



2030



* Salon faisabilité technique

LE NOUVEAU METRO, RÉALISÉ PAR
Société du Grand Paris

Grand Paris Express et horizons de mise en service suite aux annonces du Premier ministre de février 2018 (SGP, 2018)

3.2.2 Principales caractéristiques

3.2.2.1 Un réseau de transport principalement souterrain

Compte tenu de l'occupation du sol dans la zone couverte par le Grand Paris Express, caractérisée par une urbanisation très dense sur une grande partie, la réalisation d'une infrastructure aérienne, qu'elle soit au sol ou en viaduc, est difficilement compatible avec les objectifs du projet.

De façon générale, les critères de choix entre insertion souterraine (en tunnel) ou aérienne (en viaduc) sont les suivants :

- la présence de contraintes d'insertion spécifiques (faisceaux ferrés, fleuve , etc.) ;
- la présence de contraintes techniques (pentes, etc.) ;
- la qualité de l'insertion urbaine ;
- les impacts environnementaux potentiels ;
- la qualité de l'insertion paysagère.

L'application de ces critères a conduit au choix d'une infrastructure en aérien sur viaduc sur 30 km et en souterrain sur 170 km environ.

3.2.2.2 Les chiffres clés du Grand Paris Express

À l'horizon de réalisation de l'ensemble des liaisons, le réseau du GPE sera constitué :

- de 200 km de lignes de métro automatique ;
- de 68 nouvelles gares reliant les pôles du Grand Paris, les trois aéroports et les gares TGV ;
- de plus de 2 millions de voyageurs journaliers.

3.2.2.3 Le calendrier de mise en service

Les objectifs de mise en service des différents tronçons du Grand Paris Express sont actuellement les suivants :

Lignes du Grand Paris Express	Tronçon	Année indicative de mise en service
Ligne 14 Nord	Saint-Lazare / Mairie de Saint-Ouen	2020
Ligne 16	Saint-Denis Pleyel / Le Blanc-Mesnil	2024
Ligne 17	Saint-Denis Pleyel / Le Bourget Aéroport	2024
Ligne 14 Nord	Mairie de Saint-Ouen / Saint-Denis Pleyel	2024
Ligne 14 Sud	Olympiades / Aéroport d'Orly	2024
Ligne 15 Sud	Noisy-Champs / Pont de Sèvres	2025
Ligne 16	Le Blanc-Mesnil / Clichy-Montfermeil	2025
Ligne 18	Massy – Palaiseau / CEA Saint-Aubin	2026
Ligne 18	Massy – Palaiseau / Aéroport d'Orly	2027
Ligne 17	Le Bourget Aéroport / Triangle de Gonesse	2027
Ligne 15 Est	Saint-Denis Pleyel / Champigny Centre	2030
Ligne 16	Clichy-Montfermeil / Noisy Champs	2030
Ligne 15 Ouest	Pont de Sèvres / Saint-Denis Pleyel	2030
Ligne 17	Triangle de Gonesse / Le Mesnil-Amelot	2030
Ligne 18	CEA Saint-Aubin / Versailles Chantiers	2030

3.3 Présentation générale du projet : la Ligne 15 Ouest

Le projet, objet de la présente Déclaration d'Utilité Publique modificative, concerne la Ligne 15 Ouest du métro automatique du Grand Paris Express, déclarée d'utilité publique par le décret n° 2016-1566 du 21 novembre 2016.

Ce projet de métro entièrement souterrain, d'une longueur d'environ 22,4 km, permet de joindre la commune de Sèvres (Hauts-de-Seine) à la commune de Saint-Ouen-sur-Seine (Seine-Saint-Denis).

Le projet de la Ligne 15 Ouest porte sur la partie de la Ligne 15 qui relie l'ouvrage annexe (OA) 2301P - Ile de Monsieur, situé à Sèvres, au nord de la gare de Pont de Sèvres, à l'OE 32E01 - Ouvrage Finot - Saint-Ouen, situé à Saint-Ouen-sur-Seine, à l'ouest de la gare de Saint-Denis Pleyel. Les gares de Pont de Sèvres et de Saint-Denis Pleyel ne sont pas incluses dans le projet.

L'ouvrage annexe OA 2301P - Ile de Monsieur est intégré aux périmètres des Déclarations d'Utilité Publique de la Ligne 15 Ouest et de la ligne 15 Sud, mais est rattaché à la ligne 15 Sud tant du point de vue des études techniques et réglementaires, que des autorisations administratives. Toutefois, cet ouvrage annexe abritera à terme un certain nombre de fonctionnalités (désenfumage et ventilation du tunnel) associées au tunnel de la Ligne 15 Ouest et sera utilisé en phase de construction de la Ligne 15 Ouest comme puits de sortie de tunnelier. La finalisation de l'aménagement intérieur de l'ouvrage, sans impact sur l'environnement, ainsi que la remise en état paysagère du site en fin de travaux, sont prévues dans le cadre des travaux de construction de la Ligne 15 Ouest.

L'ouvrage d'entonnement 32E01 - Ouvrage Finot - Saint-Ouen est également intégré au périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique de la Ligne 15 Ouest, mais est construit par la ligne 16 (section commune ligne 16/ligne 17) et dépend de cette ligne tant du point de vue des études techniques et réglementaires, que des autorisations administratives. Il est uniquement utilisé en phase travaux de la Ligne 15 Ouest comme puits de sortie de tunnelier.

Les zones de raccordement aux gares de Pont de Sèvres et de Saint-Denis Pleyel sont représentées en gris sur les cartes du projet proposées dans les pages suivantes et ne sont pas comprises dans le projet de la Ligne 15 Ouest.



Figure 1 : Récapitulatif schématique du tracé retenu et distances intergares (ATMO, 2020)

Le projet de Ligne 15 Ouest inclut également l'arrière-gare de Nanterre-la-Folie.

3.3.1 Principales caractéristiques du projet

Le tracé du projet est intégralement souterrain. La circulation souterraine du métro favorise une intégration discrète dans le paysage existant et minimise les nuisances sonores pour les riverains.

Le tunnel du réseau de métro du Grand Paris sera creusé à une profondeur de 30 m en moyenne. Cette profondeur est variable dans la mesure où le tracé du tunnel prend en compte l'environnement urbain très dense et les diverses contraintes environnementales telles que la topographie, mais aussi la présence :

- de cours d'eau (la Seine, à deux reprises) ;
- de nappes d'eau souterraines ;
- de zones de carrières ;
- de fondations de bâti.

Cette conception permet de limiter les impacts du tunnel sur le bâti en surface. Par ailleurs, plusieurs ouvrages et réseaux souterrains existants (tunnels du RER et du métro, réseau du SIAAP, ...) contraignent le passage du tunnel et imposent une profondeur plus importante pour éviter les interférences.

Le tracé de la Ligne 15 Ouest comporte neuf gares (Saint-Cloud, Rueil-Suresnes « Mont Valérien », Nanterre-la-Boule, Nanterre-la-Folie, La Défense, Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes, Les Agnettes et Les Grésillons) et 24 ouvrages annexes, dont :

- quinze puits d'accès de secours et de ventilation (2301P - Ile-de-Monsieur, 2303P - Terrasse, 2401P - Rue Buzenval-Rue Traversière, 2402P - Jardins des Tourneroches, 2404P - Lakanal, 2502P - Rue du Docteur Charcot, 2601P - Nanterre Mairie, 2701P - Les Groues, 2703P - Avenue Pablo Picasso, 2801P - Avenue Gambetta EOLE, 2803P - Boulevard de la Paix, 2901P - Vaudreuil, 3001P - Lycée Renoir, 3101P - Gabriel Péri et 3201P - Les Cabœufs) ;
- neuf puits d'accès de secours uniquement (2302P - Bas Parc, 2403P - Croix du Roy, 2501P - Rue Galliéni, 2602P - Préfecture 92, 2702P - Cimetière de Puteaux, 2802P - Square des Brunettes, 3102P - Allée Manouchian, 3202P - Ile Saint-Denis et 32E01 - Ouvrage Finot - Saint-Ouen).

Les destinations et les usages de ces ouvrages annexes pourront être sujets à des modifications de la part du groupement concepteur-réalisateur lors des phases d'études ultérieures.

Enfin, six ouvrages annexes intègrent en outre une fonction électrique de Poste de redressement (PR) ou de Poste de sous-sectionnement (PSS) (OA 2401P - Rue Buzenval-Rue Traversière, 2403P - Croix du Roy, 2501P - Rue Galliéni, 2701P - Les Groues, 2802P - Square des Brunettes et 3201P - Les Cabœufs).

L'ouvrage annexe 2301P - Ile-de-Monsieur, réalisé par la Ligne 15 Sud, a une double fonction de puits d'accès secours et de ventilation. L'OE 32E01 - Ouvrage Finot - Saint-Ouen, réalisé par la Ligne 16 (section commune lignes 16/17), a une fonction d'accès de secours uniquement.

Le projet de Ligne 15 Ouest comprend également l'arrière-gare de Nanterre-la-Folie, regroupant les fonctions d'usine de ventilation, d'accès de secours et de trappe matériel, numérotée 2700A, et comprenant deux puits :

- le puits Y, correspondant à l'entonnement permettant la scission entre le tunnel d'arrière-gare de Nanterre-la-Folie et le tunnel accueillant les voies principales. Ce puits intègre aussi une fonction de ventilation ;
- le puits OA 2700P – Arrière-gare de Nanterre-la-Folie, comprenant une fonction d'accès secours et d'aération.

Parmi les gares et les ouvrages annexes cités précédemment, au stade actuel des études, certains aménagements serviront de puits de sortie et/ou d'entrée des tunneliers nécessaires au creusement du tunnel du métro automatique :

- l'ouvrage 2301P - Ile de Monsieur ;
- la boîte gare de Rueil - Suresnes « Mont Valérien » ;
- la boîte gare de Nanterre-la-Folie et son arrière-gare ;
- l'ouvrage annexe 2803P – Boulevard de la Paix ;
- l'ouvrage annexe 3201P - Les Caboeufs ;
- l'ouvrage d'entonnement 32E01 – Ouvrage Finot – Saint-Ouen.

La profondeur des gares sur ce tronçon est importante (entre 20 et 40 m de profondeur des quais), principalement à cause de la topographie et du type de zone traversée, et du milieu urbain dense de la petite couronne. Les gares se composent de deux parties :

1. La partie souterraine de la gare (la station) dont les dimensions sont de 110 x 30 m en moyenne (en fonction du trafic prévu) et de profondeur variable, accueillant notamment les quais, mezzanines et circulations verticales (ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes, etc.) pour accéder à l'émergence de la gare, les espaces de correspondance avec les autres lignes de transport en commun, les locaux d'exploitation et locaux techniques nécessaires au fonctionnement du réseau.
2. L'émergence de la gare, qui assure l'accès au réseau depuis l'espace public et peut également accueillir des locaux associés au fonctionnement du réseau et au service offert aux voyageurs (locaux d'exploitation, locaux techniques, espaces de services et de commerces) ; la forme et les dimensions de cette émergence, conçue en lien avec l'environnement urbain, peut varier. Il s'agit le plus souvent de bâtiments ou d'édicules jouant un rôle de repère et portant l'identité du réseau.

Des dispositions relatives à la conception et à l'aménagement des émergences seront prises pour favoriser leur intégration urbaine et paysagère. Ces mesures de traitement paysager seront adaptées au cas par cas, afin d'assurer une bonne intégration des émergences dans leur environnement patrimonial, paysager et urbain.

Les abords immédiats des gares font l'objet d'aménagements assurant l'articulation et la complémentarité avec les autres modes de déplacements : réseau d'autobus, modes actifs (marche à pied, vélo, etc.), modes motorisés individuels. Dans la mesure du possible, l'émergence de la gare donne ainsi sur un espace public (parvis), dont le dimensionnement et les caractéristiques dépendent de l'environnement urbain existant et/ou futur de chaque site, permettant une

organisation claire et sécurisée des connexions entre les différents modes de transport et la voie publique.

C'est pourquoi les dispositions des documents d'urbanisme devront, le cas échéant, évoluer de manière à réussir la meilleure intégration possible de l'équipement dans son environnement urbain.

3.3.2 Calendrier du projet

Dans le calendrier prévisionnel de réalisation et de mise en service du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel, qui a été précisé par le Gouvernement en 2018, il est prévu que la Ligne 15 Ouest soit mise en service à l'horizon 2030 entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel.

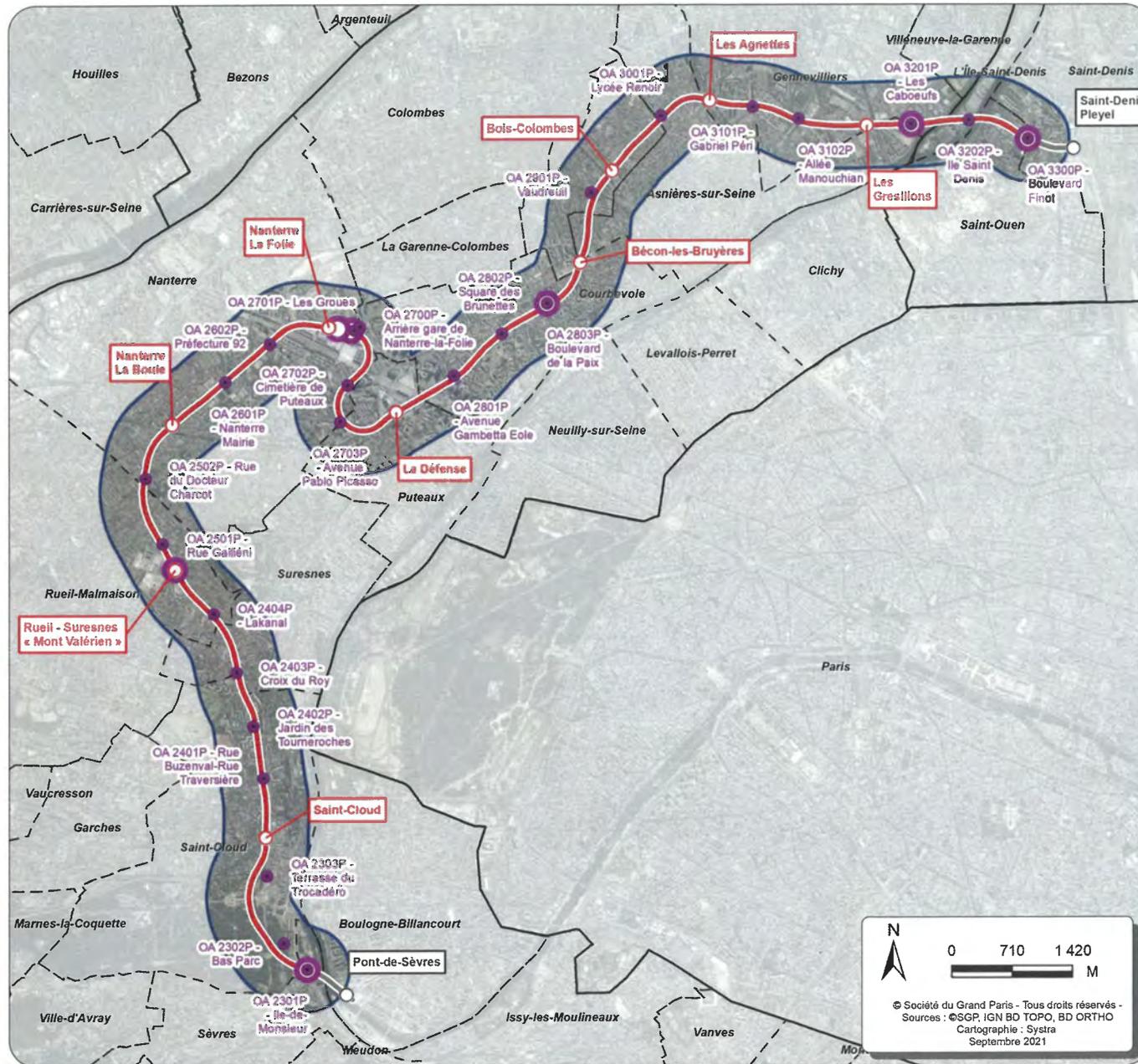
Les étapes principales sont :

- 2020 : nouvelle enquête d'utilité publique ;
- 2020 à 2023 : dialogue compétitif entre la SGP et des groupements de conception-réalisation afin de reprendre les études de conception et aboutir à un avant-projet définitif ;
- 2022 à 2024 : désignation des groupements de conception-réalisation retenus et reprise des études de conception jusqu'au niveau Exécution ;
- 2024 : début des travaux ;
- 2030 : mise en service de l'ensemble de la ligne.

3.3.3 Plan de la Ligne 15 Ouest

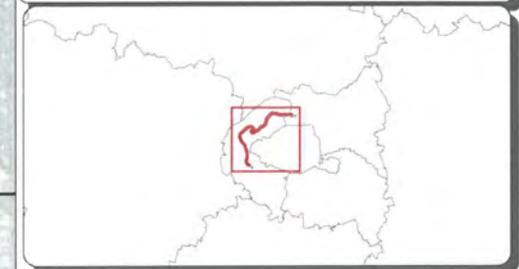
La carte en page suivante présente le projet de la Ligne 15 Ouest dans sa globalité :

- le tracé du métro automatique souterrain issu des études les plus récentes et notamment le nouveau tracé dans le secteur de La Défense ;
- la position des futures gares de la Ligne 15 Ouest ;
- la position des ouvrages annexes nécessaires à la construction et à l'exploitation du système de transport.



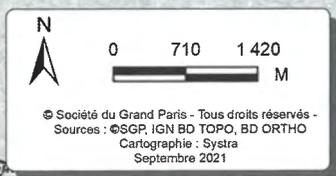
GRAND PARIS EXPRESS Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

Présentation du projet



Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

- Gare de la ligne 15 Ouest
- Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
- Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
- Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
- Ouvrages annexes
- Puits de sortie et/ou d'entrée de tunnelier
- Limite départementale
- Limite communale



3.3.4 Présentation du projet sur l'Établissement public territorial PLAINE COMMUNE

Le tracé de la ligne 15 Ouest traverse le territoire de PLAINE COMMUNE sur une longueur de 2 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section courante de l'infrastructure en souterrain du Grand Paris Express, entre le quai de l'Aérodrome, à l'ouest de la commune de L'Île-Saint-Denis, et la limite communale Est de Saint-Ouen-sur-Seine, entre le Lycée Marcel Cahin et la Villa Anatole France ;
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe, l'OA 3202P – Ile-Saint-Denis, au niveau du quai Châtelier. Celui-ci disposera d'une emprise chantier complémentaire, située dans le secteur de la rue Marcel Cachin en l'état des études ;
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe, l'OE 32E01 – Ouvrage Finot à Saint-Ouen-sur-Seine, au niveau de la rue de Saint-Denis.

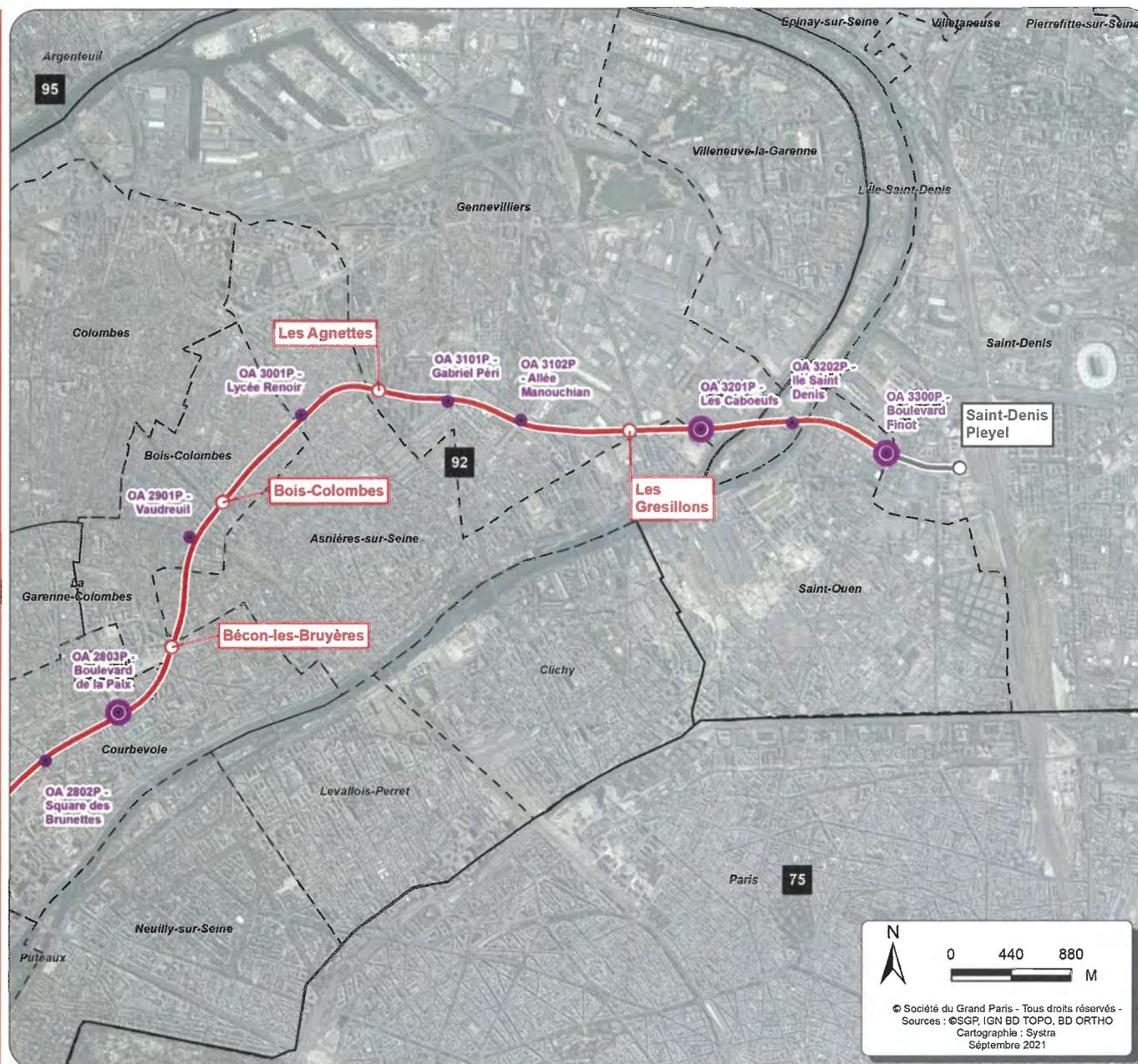
3.3.5 Modifications du projet de la Ligne 15 Ouest sur le territoire de l'Établissement public territorial PLAINE COMMUNE dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique modificative

Sur l'Établissement Public Territorial PLAINE COMMUNE, les principales modifications du projet de la Ligne 15 Ouest portent sur la modification de l'emprise chantier de l'OA 3202P – Ile-Saint-Denis : l'emprise initiale est agrandie et une seconde emprise est ajoutée en lieu et place d'une annexe de la mairie.

Ces évolutions sont expliquées dans la pièce A2 du présent dossier de déclaration d'utilité publique modificative.

Ces modifications principales impliquent une mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine Commune.

Par ailleurs, l'avancement des études conduit à préciser la mise en compatibilité sur certains points présentés au chapitre suivant.



GRAND PARIS EXPRESS
 Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel
 Présentation du projet
 3



- Ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel**
- Gare de la ligne 15 Ouest
 - Gare étudiée dans le cadre des dossiers des lignes 15 Est et Sud
 - Tunnel Ligne 15 Ouest (travaux en souterrain)
 - Ligne 15 existante (Est et Sud) à la mise en service de la ligne 15 Ouest
 - Ouvrages annexes
 - Puits de sortie et/ou d'entrée de tunnelier
 - Limite départementale
 - Limite communale

N
 0 440 880
 M

© Société du Grand Paris - Tous droits réservés -
 Sources : © SGP, IGN BD TOPO, BD ORTHO
 Cartographie : Systra
 Septembre 2021

SYSTRA
 Assistance Technique à l'élaboration d'ouvrages
 Ligne 15 Ouest et 15 Est

ATMO 15

Société du Grand Paris

4. Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur l'Établissement Public Territorial

4.1 Les documents supra-communaux

4.1.1 Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France

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

Ce document intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « Orientations réglementaires ».

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

4.1.2 Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territorial (SCoT)

Le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune**, approuvé le 23 octobre 2007 et modifié par délibération du Conseil communautaire le 15 décembre 2009. Les dispositions du SCoT sont compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité du PLUi ne remettent pas en cause la compatibilité de ce dernier avec le SCoT.

A terme, l'EPT PLAINE COMMUNE sera intégré dans le périmètre du SCoT de la Métropole du Grand Paris en cours d'élaboration.

4.2 Le PLUi en vigueur

L'EPT Plaine Commune dispose d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). La version du PLUi actuellement en vigueur a été approuvée par délibération du Conseil de territoire le 25 février 2020 et mise en compatibilité par délibération du Conseil de Territoire le 13 octobre 2020.

4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Comme indiqué précédemment, le tracé de la ligne 15 Ouest traverse le territoire de PLAINE COMMUNE sur une longueur de **2 km**.

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

- premièrement, par l'infrastructure de transport en tunnel ;
- deuxièmement, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur cinq zones distinctes du PLUi de Plaine Commune : quatre zones urbaines et une zone naturelle.

4.2.1.1 La zone UM

La zone UM est majoritairement concernée par le projet de Ligne 15 Ouest sur la commune de l'Île-Saint-Denis :

- par une importante section du tracé du tunnel, passant notamment sous les rues Jean Lurçat, Marcel Cachin et Rosa Parks ;
- par l'implantation de l'ouvrage technique annexe 3202P – Ile-Saint-Denis, au niveau de la rue Rosa Parks, au croisement du quai Châtelier ;
- par deux emprises provisoires de chantier, une au niveau d'un parking et d'un espace vert situés dans une résidence de logements collectifs, rue Rosa Parks, l'autre au niveau d'un bâtiment annexe de la mairie, située, en l'état actuel des études, rue Marcel Cachin.

Le règlement d'urbanisme précise que « *la zone UM correspond à des espaces mixtes de densités intermédiaires, au bâti hétérogène* ».

4.2.1.2 La zone UVP

Cette deuxième zone urbaine est concernée par le projet sur la commune de l'Île-Saint-Denis, d'une part au niveau du quai de l'Aéroparc et d'autre part, au niveau du quai Châtelier.

Le règlement d'urbanisme précise que « *la zone UVP correspond aux espaces urbains à composante végétale et paysagère* ».

4.2.1.3 La zone UP22

L'ouvrage technique annexe 32E01 – Ouvrage Finot ainsi que ses emprises provisoires de chantier s'insèrent sur cette zone, sur la commune de Saint-Ouen-sur-Seine. Par ailleurs, la majeure partie du tracé du tunnel sur la commune prend elle aussi place dans cette zone urbaine.

Les zones UP correspondent aux espaces identifiés comme secteurs de projet, sur lesquels une recomposition urbaine est programmée à plus ou moins long terme. La zone UP22 correspond à la partie située à Saint-Ouen-sur-Seine du projet urbain dédiée à un quartier mixte qui accueillera temporairement le village des athlètes lors des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

4.2.1.4 La zone UG

Une partie des emprises provisoires de chantiers de l'ouvrage technique annexe 32E01 – Ouvrage Finot prennent place dans cette zone urbaine sur la commune de Saint-Ouen-sur-Seine, de même qu'une section de tunnel.

Le règlement d'urbanisme précise que cette zone « regroupe de vastes emprises accueillant des grands services urbains telles que des emprises routières ou ferroviaires, ainsi que les terrains liés à certains équipements collectifs à grand rayonnement : gares, sites hospitaliers, universitaires, sportifs, portuaires etc. ».

4.2.1.5 La zone N

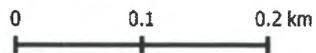
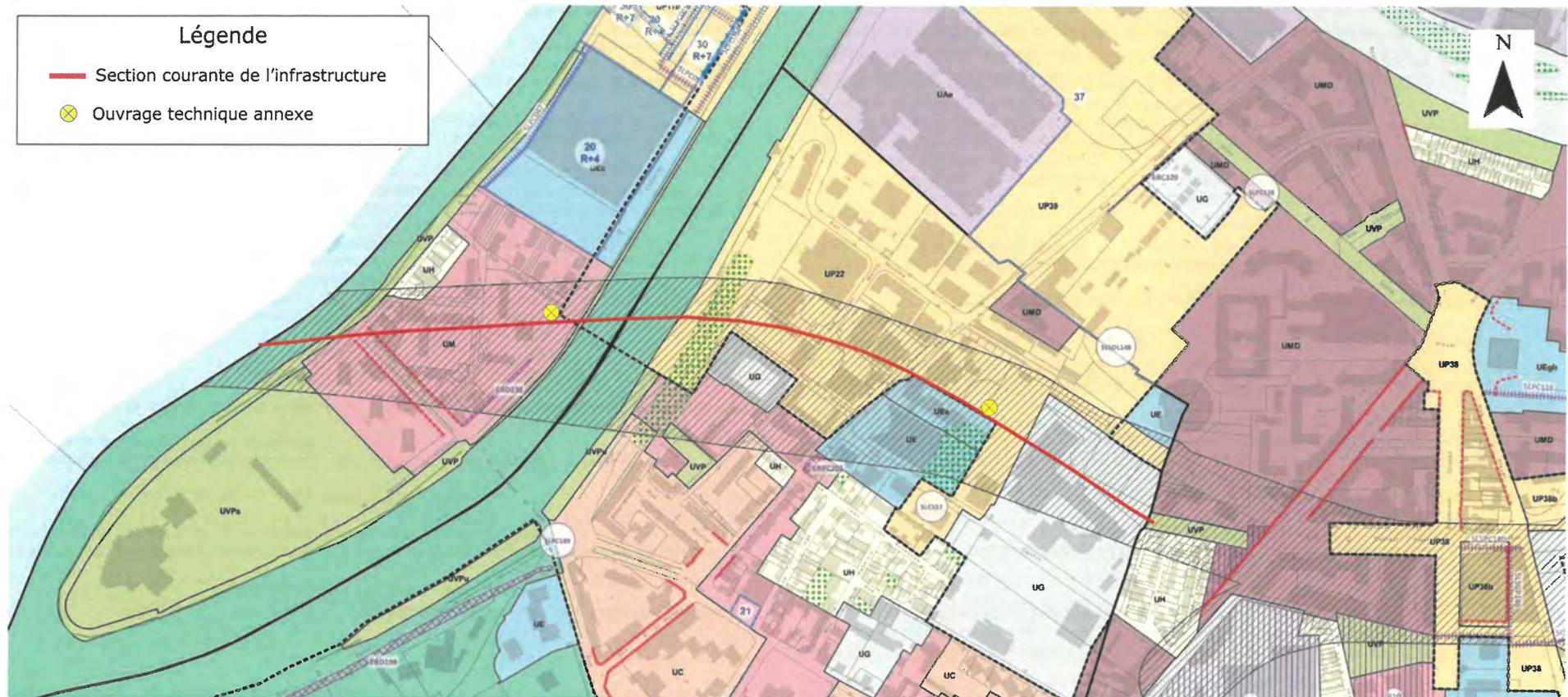
Cette zone naturelle est concernée par le projet car deux sections de tunnel y passent, au niveau de la Seine, à l'est et à l'ouest de la commune de l'Île-Saint-Denis .

Le règlement d'urbanisme précise que « la zone N correspond aux espaces naturels sensibles au regard de leur qualité paysagère esthétique ou écologique existant, ou des objectifs liés au développement de ces qualités ».

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLUi de PLAINE COMMUNE
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DE PROJET SUR LES COMMUNES DE L'ÎLE-SAINT-DENIS ET SAINT-OUEN-SUR-SEINE**

Légende

- Section courante de l'infrastructure
- ⊗ Ouvrage technique annexe



Nota : Les éléments de projet figurés sur le plan sont des symboles ne donnant aucune indication de surface. Leur représentation permet uniquement d'apprécier la localisation approximative des éléments de projet.

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Les modifications du projet sur l'EPT PLAINE COMMUNE sont compatibles avec les règles graphiques figurant sur le règlement graphique. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

4.2.3 Les contraintes réglementaires

Les éléments de projet respecteront les dispositions induites par les servitudes d'utilité publique annexées au PLUi, qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

Le PADD du PLUi de Plaine Commune s'articule autour de 5 axes stratégiques de développement. Le PADD prend en compte le projet du Grand Paris Express à plusieurs titres :

- Axe n°1 : « *Un territoire pour tous, solidaire et inclusif* »

Une attention est portée sur l'inclusion des gares dans le paysage urbain ainsi que leurs participations à l'embellissement de la ville :

« 1.3.2 Faire de la culture et de la création un moteur du développement urbain, économique et social :

[...]

L'art et la culture pourront venir questionner les mobilités de demain – au premier titre desquelles les futures gares du Grand Paris Express mais aussi les nouvelles stations de métro et tramway, pour embellir la ville mais aussi en favoriser leur appropriation par les populations. ».

- Axe n°3 : « *Un territoire de diversité économique, productif et actif* »

Le PADD a pour ambition de soutenir le maintien de son activité économique, d'encourager le développement d'un tissu économique créatif et demeurer en pointe dans les activités et les formes de travail de demain en s'appuyant notamment sur le renforcement des transports en commun régionaux :

« 3.3.3 Localiser l'offre tertiaire nouvelle en priorité à proximité des gares

Les nouveaux programmes tertiaires seront implantés de façon prioritaire autour des nœuds et des stations des transports en commun ferrés existantes et futures (lignes 14, 15, 16 et 17 du Grand Paris Express), afin de garantir une accessibilité aisée aux salariés et aux visiteurs. ».

- Axe n°4 : « *Un territoire accessible et praticable, pour une mobilité durable* »

En tant que projet de transport public collectif, la Ligne 15 Ouest est prise en compte dans cet axe de développement :

« 4.2.1 Densifier et consolider les transports collectifs structurants :

Concrétiser et accompagner le prolongement des lignes de métro existantes et la création des lignes du Grand Paris Express [...] Afin de contribuer pleinement au développement du territoire ce

renforcement doit être accompagné par :

- Une insertion urbaine soignée des nouvelles stations de métro, en évitant toute nuisance nouvelle (notamment sonore), et un aménagement de qualité de leurs quartiers ».

- Axe n°5 : « *Un territoire dynamique et protecteur, affirmant le droit à la centralité et respectueux des singularités des villes* »

La Ligne 15 Ouest est prise en compte par cet axe, qui prévoit notamment le développement des centralités futures et en devenir autour des gares et pôles d'échanges.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc 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.

4.2.5 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

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. Le projet de Ligne 15 Ouest ne présentant pas de gare sur le territoire de l'EPT de Plaine Commune, seules les OAP thématiques « Environnement et santé » et « Grands axes et urbanisme de liaison » concernent le projet de la Ligne 15 Ouest.

Une seule OAP sectorielle est traversée par la Ligne 15 Ouest : l'OAP Village Olympique et Paralympique (n°16), qui concerne une partie du tunnel souterrain, l'ouvrage annexe 3202P – Ile Saint-Denis et l'entonnement 32E01 – Ouvrage Finot, anciennement nommé 3300P.

4.2.5.1 OAP thématique n°1 : Environnement et santé

La Ligne 15 Ouest est compatible avec la trame verte et bleue du PLUi, ainsi qu'avec l'ensemble des orientations prévues par cette OAP.

4.2.5.2 OAP thématique n°3 : Grands axes et urbanisme de liaison

L'OAP *Grands axes et urbanisme de liaison* a pour objectif, conformément au PADD, de favoriser la constitution d'un territoire accessible et praticable, mettant en place les conditions d'une mobilité plus durable. L'OAP cherche également à promouvoir un « *urbanisme de liaison* ».

La Ligne 15 Ouest est prise en compte par cette OAP, qui prévoit le renforcement du maillage des espaces publics, notamment à travers l'aménagement des places et des abords des gares.

Des premières actions de requalification à court et moyen terme ont été repérées :

- Les projets de requalifications de voiries : aucun des axes visés dans l'OAP n'impliquent le projet du Grand Paris Express sur le territoire de Plaine Commune.
- Les projets de nouveaux franchissements, dont le franchissement urbain Pleyel.
- Les projets liés aux autoroutes et échangeurs, dont aucun n'impacte le projet du Grand Paris Express.

Aucune OAP thématique n'entre en incompatibilité avec le projet du Grand Paris Express.

4.2.5.3 OAP sectorielle n°16 – Village Olympique et Paralympique

Le PLUi de Plaine Commune est également composé d'OAP sectorielles, dont l'OAP Sectorielle n°16 sur le secteur du Village Olympique et Paralympique.

La prise en compte du projet est bien intégrée à ce périmètre puisqu'il est mentionné que : « *Le fonctionnement futur du quartier est intrinsèquement lié au renforcement du maillage de desserte Est / Ouest (passerelle-bus, franchissement urbain Pleyel) permettant, avec l'arrivée des lignes du Grand Paris Express à Pleyel, de garantir une accessibilité optimale du quartier.* ».

La Ligne 15 Ouest est compatible avec cette OAP.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause les Orientations d'Aménagement et de Programmation. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

4.2.6 Le règlement écrit

Les mises en compatibilité des dispositions du règlement écrit sont exposées ci-après. La déclaration d'utilité publique modificative est compatible avec les autres règles, qui n'appellent pas d'évolution.

4.3 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLUi en vigueur au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

- Un complément au rapport de présentation du PLUi, afin d'y ajouter un exposé des motifs de la présente mise en compatibilité ;
- Les compléments apportés à la pièce écrite du règlement d'urbanisme, afin d'y introduire en tant que de besoin, dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

Nota : Dans le cadre du projet de la Ligne 15 Est, un autre dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de l'EPT Plaine Commune a été déposé.

4.3.1 Compléments 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 procédure objet de la présente enquête, 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 PLUi avec la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 15 Ouest du Grand Paris Express* » rédigé de la manière suivante :

« 4.5 Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité du PLUi avec la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 15 Ouest du Grand Paris Express

Présentation des modifications de projet apportées dans le cadre de la DUP modificative

La procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) modificative vise à déclarer d'utilité publique les évolutions du projet de la Ligne 15 Ouest du réseau transport du Grand Paris Express.

Les études techniques ont conduit, sur le territoire de Plaine Commune, à modifier sur la commune de L'Ile-Saint-Denis l'emprise chantier de l'ouvrage annexe OA 3202P – Ile Saint-Denis.

Exposé des motifs des changements apportés

Le **rapport de présentation** est modifié pour que le présent point explique les évolutions apportées au PLUi afin de permettre la réalisation du projet modifié de la Ligne 15 Ouest.

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.

- Concernant 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. De plus, la compensation des arbres de grand développement abattus pourra se faire sur l'ensemble du territoire de la commune concernée par les opérations d'abattage.

L'article 4 est mis en compatibilité afin de permettre l'implantation des ouvrages techniques annexes qui se font dans un contexte très contraint par une urbanisation dense et 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.

Ainsi, la mise en compatibilité dispose que 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) ne s'applique pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris.

- Concernant le règlement des zones :

L'article 1 du règlement de la zone UM est mis en compatibilité afin d'autoriser les dépôts temporaires nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport 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).

Les dispositions de l'article 2 sur la hauteur et la conception des clôtures du règlement de la zone UP22 est mis en compatibilité avec les contraintes de sécurité à respecter pour l'ouvrage Finot. Cette mise en compatibilité se présente de la manière suivante :

- o Les règles relatives aux clôtures ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris (article 2.2.1.3 du règlement de la zone UP22). ».

4.3.2 Évolutions du règlement induites par le projet

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

4.3.2.1 Partie 1 du règlement : définitions et dispositions générales applicables dans toutes les zones

- **Paragraphe 3.1.3 - Principes d'aménagement des espaces de pleine terre**

Le paragraphe « 3.1.3 - Principes d'aménagement des espaces de pleine terre » de la partie 1 du règlement indique que :

« L'intégralité des espaces de pleine terre est végétalisée et plantée, à l'exclusion de tout autre traitement même perméable. Ces espaces sont aménagés d'un seul tenant sur au minimum la moitié de la surface exigée par le règlement.

Leur traitement végétal privilégie une composition utilisant les quatre strates végétales et une majorité d'espèces indigènes, dès lors que leur superficie le permet. Les espèces invasives sont interdites. ».

Les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif. Les règles ci-dessus sont incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages.

Ainsi, il est proposé d'insérer la phrase suivante à la fin de ce paragraphe :

« 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 leur bonne intégration dans l'environnement. ».

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

Le paragraphe « 3.1.4 - Principes d'aménagement spécifiques à certains espaces libres ou végétalisés » de la partie 1 du règlement indique que :

« Recul

L'espace constitué par le recul de la construction* par rapport à l'alignement* est constitué d'espaces végétalisés*, exception faite des accès* nécessaires au fonctionnement de la construction*, de façon à concourir au paysage de la rue.*

Espaces sur dalle

Les espaces sur dalle, non affectés à un usage privatif, sont majoritairement végétalisés sur une épaisseur de terre d'au moins 0,90 mètre, non compris le complexe drainant et isolant.

Aires de stationnement

Les aires de stationnement réalisées hors du volume de la construction* font l'objet d'un traitement paysager d'ensemble prenant en compte le cycle de l'eau. Les aires de stationnement de trois places et plus sont plantées d'au moins 4 unités de plantation par tranche de 50 m² de stationnement, le calcul de la surface à planter intégrant les surfaces dédiées aux circulations et les accès.

Elles sont aménagées de préférence en dalles alvéolaires engazonnées ou autre dispositif similaire. ».

La Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes. Toutefois, les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris Express feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif. Ces dispositions sont donc incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages.

Ainsi, il est proposé d'insérer la phrase suivante à la fin de ce paragraphe :

« 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 de qualité assurant leur bonne intégration dans l'environnement. ».

- Paragraphe 3.2.3 - Compensation des arbres abattus

Le paragraphe « 3.2.3 - Compensation des arbres abattus » de la partie 1 du règlement indique que :

« Dans le cas où un arbre de grand développement est abattu, il est exigé que soit replanté un arbre équivalent **sur le terrain***, en prenant en compte les recommandations en matière de surface de pleine terre et de distance vis-à-vis des façades* prévues au paragraphe 3.2.2 ci-dessus.

Les arbres replantés au titre de la présente disposition ne sont pas pris en compte dans le calcul des unités de plantation du paragraphe 3.2.2. ».

Des arbres de grand développement pourraient être abattus. La compensation pourra être assurée sur le territoire de la commune et pas seulement sur le terrain.

Ainsi, il est proposé d'insérer la phrase suivante à la fin de ce paragraphe :

« Pour le projet du Grand Paris Express, la compensation des arbres de grand développement abattus pourra être réalisée sur l'ensemble du territoire de la commune concernée par les opérations d'abattage. ».

Cette mise en compatibilité ne porte que sur le règlement écrit, et n'induit aucun déclassement d'arbre ou alignement repéré au titre de l'article L. 151-23 du code de l'urbanisme sur le plan de zonage. Cette mise en compatibilité concerne les arbres à grand développement situés sur l'emprise de l'ouvrage de l'Île Saint-Denis.

- Paragraphe 4.2.3 - Arbre sur voie ou emprise publique

Le paragraphe « 4.2.3 - Arbre sur voie ou emprise publique » de la partie 1 du règlement indique que :

« Lorsque la construction est implantée à proximité d'un arbre ou d'un alignement d'arbres situé sur une voie ou emprise publique, ses façades sont conçues afin de permettre la conservation de ces arbres, notamment dans les choix liés à l'implantation de la construction, aux saillies et au positionnement des accès* ». ».

Ces dispositions sont incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages qui peuvent nécessiter l'abattage de certains arbres.

Ainsi, il est proposé d'insérer la phrase suivante à la fin de de ce paragraphe :

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

4.3.2.2 Partie 2 du règlement : règlement de la zone UM

- Paragraphe 1.1 - Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol interdites

L'article « 1.1 - Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol interdites » de la partie 2 du règlement indique :

« Sont interdites les constructions et les occupations et utilisations du sol suivantes :

- [...]
- les dépôts de toute nature ;
- [...] ».

Les travaux de la Ligne 15 Ouest du Grand Paris Express vont engendrer des occupations temporaires des sols, que ce soit pour les emprises chantiers ou pour stocker des déblais avant évacuations. La disposition citée précédemment impose aux constructions une contrainte d'utilisation du sol incompatible avec le projet de construction de la Ligne 15 Ouest. Il convient donc d'apporter une précision au titre des « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».

Il est proposé de mettre en compatibilité le paragraphe 1.1 de la manière suivante :

« Sont interdites les constructions et les occupations et utilisations du sol suivantes :

- [...]
- les dépôts de toute nature, **à l'exception des dépôts temporaires nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris ;**
- [...] ».

4.3.2.3 Partie 2 du règlement : règlement de la zone UP 22 – Secteur du Village Olympique et paralympique 2024 à Saint-Ouen-sur-Seine

- - Paragraphe 2.2.1.3 – Clôtures :

Le paragraphe « 2.2.1.3 Clôtures » du règlement de la zone UP22 indique que :

« • *La conception des clôtures le long de la voie dans leur aspect, leurs dimensions et les matériaux utilisés doit tenir compte en priorité de la valorisation de l'espace public. Leur dimension doit également tenir compte de la largeur de la voie afin de préserver une proportion harmonieuse.*

• *L'occultation des clôtures situées en limite d'emprise, à l'aide de dispositifs qualitatifs, ne sera autorisée qu'au droit des logements. Le reste de la clôture devra permettre le maintien de transparences visuelles, ou faire l'objet d'un traitement végétal qui participe à l'animation de la rue.*

• *Les clôtures situées dans un espace d'intérêt paysager repéré aux plans de zonage au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme doivent être ajourées sur la moitié de leur hauteur au moins.*

• *Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 2,30 mètres. ».*

Ces règles de hauteur et de traitement des clôtures sont incompatibles avec les impératifs de sécurité de l'ouvrage Finot à Saint-Ouen-sur-Seine.

Il est proposé d'insérer la phrase suivante à la fin de ce paragraphe :

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

5. Extraits des documents d'urbanisme de la commune

5.1 Extraits du rapport de présentation

5.1.1 Extraits du rapport de présentation en vigueur

PLUi PLAINE COMMUNE RAPPORT DE PRESENTATION JUSTIFICATION DES CHOIX

quartier et les constructions et le raccordement aux réseaux de chaleur et de froid. De façon générale, le PLUi encourage les constructions nouvelles à choisir des énergies renouvelables pour leur alimentation électrique et calorifique.

Ces dispositions, en complément des normes relatives à la construction, définissent un niveau de confort et d'hygiène minimal des bâtiments. L'introduction de dispositions relatives à l'usage des ENR et au réseau urbain de chaleur et de froid accompagne en outre l'amélioration de la performance énergétique du territoire (objectif 2.3 du PADD).

4.4.6.2 Assainissement

L'ensemble des installations d'assainissement sont encadrées par le règlement départemental d'assainissement, dont les dispositions sont complétées par le règlement du PLUi. Y est exprimée la volonté de gérer les eaux pluviales en accord avec les principes et objectifs liés à la Trame Verte et Bleue, cette gestion participant à l'amélioration du cadre de vie général.

Ces mesures visent en particulier à promouvoir une gestion écologique de l'eau contribuant en particulier à la mise en œuvre des objectifs 2.1.2 (Préserver la pleine terre et végétaliser les cours d'îlots), 2.2.4 (Réduire l'exposition aux risques naturels et technologiques) et 2.4 (Adapter le territoire aux premiers effets du changement climatique) du PADD.

Les eaux usées et les eaux pluviales doivent être recueillies dans deux systèmes de canalisation différenciés. La gestion des eaux doit donc être adaptée à la nature des eaux :

- Les eaux usées doivent être dépolluées et traitées dans le réseau d'assainissement public. Le rejet à l'air libre des eaux usées est interdit afin de garantir la préservation des milieux naturels.
- Conformément à la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, les eaux pluviales sont traitées pour limiter les pollutions dans les milieux naturels notamment (la Seine par exemple). En outre, des débits de rejet différenciés sont applicables dans les différentes parties du territoire. Elles sont repérées sur le plan de zonage pluvial du règlement graphique.
- En ce sens, le règlement différencie la gestion de l'eau des pluies « courantes » (les précipitations inférieures à 8mm) et la gestion de l'eau des pluies « exceptionnelles » (les précipitations supérieures à 8mm et inférieures à 40 mm, correspondant à la fréquence décennale). Cette différenciation permet dans un premier temps d'imposer une infiltration des eaux pluviales courantes à la parcelle et, dans un second temps, de mettre en place des dispositifs de stockage de l'eau des pluies exceptionnelles prioritairement à l'air libre, notamment dans le but de limiter la saturation des réseaux d'assainissement public.

Le règlement vise à améliorer et valoriser la gestion des eaux pluviales dans les paysages naturels et urbains. Il préconise notamment de maximiser les surfaces perméables et en particulier les espaces de pleine terre ainsi que de mutualiser les ouvrages de gestion des eaux pluviales dans le cas d'opérations d'ensemble. Aussi, il préconise l'insertion paysagère et à l'air libre de la gestion des eaux pluviales par la mise en place de noues, de bassins à ciel ouvert par exemple.

4.4.6.3 La collecte des déchets

La section 6.3 des dispositions générales du règlement (Partie 1 du règlement écrit) définit les modalités d'applications de la gestion des déchets. L'objectif ici est de favoriser la gestion systémique et commune des déchets ménagers à l'échelle du quartier afin d'optimiser le recyclage et le traitement des déchets en vue d'améliorer la qualité de l'espace public et de répondre aux objectifs de transition écologique (chapitre 2 et 4 du PADD).

Pour toutes les constructions nouvelles, un local destiné au stockage des ordures ménagères est aménagé en rez-de-chaussée de la construction. Ils doivent être carrelés, aérés et comporter un point d'eau et une évacuation.

Dans le cas où une gestion commune s'organise à l'échelle de l'îlot ou du quartier (collecte pneumatique, point d'apport volontaire, etc.), les constructions peuvent être exonérées de la réalisation des locaux destinés à la gestion de ces déchets.

5.1.2 Extraits du rapport de présentation mis en compatibilité

5 LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT

5.1 La consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers

5.1.1 Détail de l'analyse de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers sur les dix dernières années

Au titre de l'article L. 151-4 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation « analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de plan ». La présente partie expose de façon détaillée l'analyse ayant permis d'établir le bilan de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers sur les dix dernières années. Les résultats de cette analyse sont synthétisés au chapitre V.4.1 du diagnostic du rapport de présentation du PLUi (document n°1-1).

5.1.1.1 Méthodologie

Le territoire de Plaine Commune est urbanisé en quasi-totalité depuis la fin des années 1960 et l'achèvement du développement de l'activité industrielle, des quartiers pavillonnaires et des grands ensembles. La très grande majorité des projets urbains et immobiliers récents et à venir relèvent d'un processus de renouvellement urbain et de recyclage foncier, que ce soit dans le cadre d'opérations d'aménagement ou dans le diffus. Le renouvellement des friches, qui constituent un gisement essentiel du renouvellement urbain du territoire, représente ainsi plus de 120 hectares de terrains redéveloppés entre 2008 et 2017.

Les espaces naturels et agricoles, dans leur acception classique, sont donc très peu présents sur le territoire de Plaine Commune. Cette singularité appelle une méthode spécifique afin de répondre pertinemment aux attendus du code de l'urbanisme en matière de bilan de la consommation d'espaces, sur un territoire dont certaines parties sont symptomatiquement caractérisées par un déficit d'espaces verts. En effet, la majorité des développements nouveaux sur le territoire de Plaine Commune se fait par densification et renouvellement urbain (reconversion d'espaces en friches, densification de « dents creuses »...). Bien qu'ils ne constituent pas toujours des espaces naturels ou agricoles à proprement parler, ces espaces sont parfois occupés par des espaces végétalisés qui contribuent aux objectifs environnementaux définis dans le chapitre 2 du PADD.

C'est pourquoi deux méthodes d'analyse distinctes des espaces naturels, agricoles et forestiers ont été mobilisées pour l'élaboration du PLUi :

1. **Une méthode d'analyse normalisée basée strictement sur l'exploitation des données du MOS.** Cette méthode vise à analyser la quantité et la répartition des espaces naturels, agricoles et forestiers au regard notamment des objectifs quantitatifs fixés par le SDRIF. Cette analyse normalisée est développée dans la partie 2.1.3 de l'Etat Initial de l'Environnement (document n°1-3 du dossier de PLUi) et reprise dans l'Evaluation Environnementale (document n°1-4).
2. **Une méthode d'analyse ad hoc, basée sur le croisement du MOS, des ortho-photos et du cadastre.** Cette méthode vise à analyser de façon plus contextuelle la nature spécifique des espaces à caractère naturel ou agricole consommés par les développements urbains sur le territoire de Plaine Commune durant les 10 dernières années. Les résultats de cette analyse sont synthétisés dans la partie 4.1 du chapitre V du diagnostic (document n°1-1 du dossier de PLUi) et détaillés au 5.1.1.2 ci-dessous. Cette méthode d'analyse ad hoc est construite de la façon suivante :

quartier et les constructions et le raccordement aux réseaux de chaleur et de froid. De façon générale, le PLUi encourage les constructions nouvelles à choisir des énergies renouvelables pour leur alimentation électrique et calorifique.

Ces dispositions, en complément des normes relatives à la construction, définissent un niveau de confort et d'hygiène minimal des bâtiments. L'introduction de dispositions relatives à l'usage des ENR et au réseau urbain de chaleur et de froid accompagne en outre l'amélioration de la performance énergétique du territoire (objectif 2.3 du PADD).

4.4.6.2 Assainissement

L'ensemble des installations d'assainissement sont encadrées par le règlement départemental d'assainissement, dont les dispositions sont complétées par le règlement du PLUi. Y est exprimée la volonté de gérer les eaux pluviales en accord avec les principes et objectifs liés à la Trame Verte et Bleue, cette gestion participant à l'amélioration du cadre de vie général.

Ces mesures visent en particulier à promouvoir une gestion écologique de l'eau contribuant en particulier à la mise en œuvre des objectifs 2.1.2 (Préserver la pleine terre et végétaliser les cours d'îlots), 2.2.4 (Réduire l'exposition aux risques naturels et technologiques) et 2.4 (Adapter le territoire aux premiers effets du changement climatique) du PADD.

Les eaux usées et les eaux pluviales doivent être recueillies dans deux systèmes de canalisation différenciés. La gestion des eaux doit donc être adaptée à la nature des eaux :

- Les eaux usées doivent être dépolluées et traitées dans le réseau d'assainissement public. Le rejet à l'air libre des eaux usées est interdit afin de garantir la préservation des milieux naturels.
- Conformément à la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, les eaux pluviales sont traitées pour limiter les pollutions dans les milieux naturels notamment (la Seine par exemple). En outre, des débits de rejet différenciés sont applicables dans les différentes parties du territoire. Elles sont repérées sur le plan de zonage pluvial du règlement graphique.
- En ce sens, le règlement différencie la gestion de l'eau des pluies « courantes » (les précipitations inférieures à 8mm) et la gestion de l'eau des pluies « exceptionnelles » (les précipitations supérieures à 8mm et inférieures à 40 mm, correspondant à la fréquence décennale). Cette différenciation permet dans un premier temps d'imposer une infiltration des eaux pluviales courantes à la parcelle et, dans un second temps, de mettre en place des dispositifs de stockage de l'eau des pluies exceptionnelles prioritairement à l'air libre, notamment dans le but de limiter la saturation des réseaux d'assainissement public.

Le règlement vise à améliorer et valoriser la gestion des eaux pluviales dans les paysages naturels et urbains. Il préconise notamment de maximiser les surfaces perméables et en particulier les espaces de pleine terre ainsi que de mutualiser les ouvrages de gestion des eaux pluviales dans le cas d'opérations d'ensemble. Aussi, il préconise l'insertion paysagère et à l'air libre de la gestion des eaux pluviales par la mise en place de noues, de bassins à ciel ouvert par exemple.

4.4.6.3 La collecte des déchets

La section 6.3 des dispositions générales du règlement (Partie 1 du règlement écrit) définit les modalités d'applications de la gestion des déchets. L'objectif ici est de favoriser la gestion systémique et commune des déchets ménagers à l'échelle du quartier afin d'optimiser le recyclage et le traitement des déchets en vue d'améliorer la qualité de l'espace public et de répondre aux objectifs de transition écologique (chapitre 2 et 4 du PADD).

Pour toutes les constructions nouvelles, un local destiné au stockage des ordures ménagères est aménagé en rez-de-chaussée de la construction. Ils doivent être carrelés, aérés et comporter un point d'eau et une évacuation.

Dans le cas où une gestion commune s'organise à l'échelle de l'ilot ou du quartier (collecte pneumatique, point d'apport volontaire, etc.), les constructions peuvent être exonérées de la réalisation des locaux destinés à la gestion de ces déchets.

4.5 Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité du PLU avec la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 15 Ouest du Grand Paris Express

Présentation des modifications de projet apportées dans le cadre de la DUP modificative

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

Les études techniques ont conduit, sur le territoire de Plaine Commune, à modifier sur la commune de L'Île-Saint-Denis l'emprise chantier de l'ouvrage annexe OA 3202P – Ile Saint-Denis.

Exposé des motifs des changements apportés

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 Ouest.

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

- Concernant 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. De plus, la compensation des arbres de grand développement abattus pourra se faire sur l'ensemble du territoire de la commune concernée par les opérations d'abattage.

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 et 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.

Dans le cas où une gestion commune s'organise à l'échelle de l'ilot ou du quartier (collecte pneumatique, point d'apport volontaire, etc.), les constructions peuvent être exonérées de la réalisation des locaux destinés à la gestion de ces déchets.

Ainsi, la mise en compatibilité dispose que 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) ne s'applique pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris.

- Concernant le règlement des zones :

L'article 1 est mis en compatibilité dans la zone UM afin d'autoriser les 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 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 :

- o 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).

5.2 Extraits du règlement

5.2.1 Extraits de la partie 1 du règlement en vigueur

5.2.1.1 **Paragraphe 3.1.3 - Principes d'aménagement des espaces de pleine terre et 3.1.4 - Principes d'aménagement spécifiques à certains espaces libres ou végétalisés**

PLUI PLAINE COMMUNE REGLEMENT – PARTIE 1 DEFINITIONS ET DISPOSITIONS GENERALES

Les végétaux dont la hauteur à terme est susceptible d'excéder 2 mètres sont implantées à une distance minimale de 2 mètres par rapport aux limites séparatives*.

Ne sont pas prises en compte dans le calcul de la surface des espaces végétalisés* :

- les surfaces aménagées en dalles alvéolaires engazonnées et autres dispositifs similaires ;
- les surfaces situées sous des balcons* ou éléments en saillie* par rapport au nu général* de la façade* de la construction*, dès lors qu'ils sont situés à moins de 3 mètres au-dessus du niveau du sol après travaux et que leur profondeur excède de 0,5 mètre.

3.1.3 Principes d'aménagement des espaces de pleine terre

L'intégralité des espaces de pleine terre* est végétalisée et plantée, à l'exclusion de tout autre traitement même perméable. Ces espaces sont aménagés d'un seul tenant sur au minimum la moitié de la surface exigée par le règlement.

Leur traitement végétal privilégie une composition utilisant les quatre strates* végétales et une majorité d'espèces indigènes*, dès lors que leur superficie le permet. Les espèces invasives* sont interdites.

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

Recul

L'espace constitué par le recul* de la construction* par rapport à l'alignement* est constitué d'espaces végétalisés*, exception faite des accès* nécessaires au fonctionnement de la construction*, de façon à concourir au paysage de la rue.

Espaces sur dalle

Les espaces sur dalle, non affectés à un usage privatif, sont majoritairement végétalisés sur une épaisseur de terre d'au moins 0,90 mètre, non compris le complexe drainant et isolant.

Aires de stationnement

Les aires de stationnement réalisées hors du volume de la construction* font l'objet d'un traitement paysager d'ensemble prenant en compte le cycle de l'eau. Les aires de stationnement de trois places et plus sont plantées d'au moins 4 unités de plantation par tranche de 50 m² de stationnement, le calcul de la surface à planter intégrant les surfaces dédiées aux circulations et les accès.

Elles sont aménagées de préférence en dalles alvéolaires engazonnées ou autre dispositif similaire.

5.2.1.2 **Paragraphe 3.2.3 - Compensation des arbres abattus**

PLUI PLAINE COMMUNE REGLEMENT – PARTIE 1 DEFINITIONS ET DISPOSITIONS GENERALES

Exemple de calcul :

La surface des espaces végétalisés* à réaliser sur le terrain* est de 200 m². Si le règlement de zone* requiert la réalisation de 10 unités de plantation par tranche de 100 m² d'espaces végétalisés*, le nombre d'unités de plantation à prévoir s'élève à :

$$200 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2 = 2 \times 10 \text{ unités} = 20 \text{ unités de plantation}$$

Ces 20 unités de plantation peuvent par exemple être réalisées sous la forme suivante :

Exemple 1

- (1) 2 arbres de grand développement : 2 x 8 unités = 16 unités de plantation
- (2) 1 arbre de moyen développement : 4 unités de plantation
- (3) Total = (1) + (2) = 16 + 4 = 20 unités de plantation

Exemple 2

- (1) 1 arbre de grand développement : 2 x 8 unités = 16 unités de plantation
- (2) 1 arbre de moyen développement : 4 unités de plantation
- (3) Total = (1) + (2) = 16 + 4 = 20 unités de plantation

3.2.3 Compensation des arbres abattus

Dans le cas où un arbre de grand développement* est abattu, il est exigé que soit replanté un arbre équivalent sur le terrain*, en prenant en compte les recommandations en matière de surface de pleine terre et de distance vis-à-vis des façades* prévues au paragraphe 3.2.2 ci-dessus.

Les arbres replantés au titre de la présente disposition ne sont pas pris en compte dans le calcul des unités de plantation du paragraphe 3.2.2.

3.2.4 Profondeur du terrain et modalités de calcul

Certaines dispositions du règlement de zone* (Partie 2 du règlement), relatives à l'aménagement des espaces libres*, varient en fonction de la profondeur* du terrain*.

La profondeur* du terrain* se calcule :

- A partir du point médian du plus long linéaire situé à l'alignement* ;
- Perpendiculairement à la voie.

Les modalités de calcul sont précisées sur les schémas ci-après, en fonction du nombre de voies* bordant le terrain*. Dans le cas où un terrain* présenterait une configuration différente de celles prévues dans les schémas, le schéma présentant la configuration la plus proche est applicable.

5.2.1.3 Paragraphe 4.2.3 - Arbre sur voie ou emprise publique

PLUI PLAINE COMMUNE

REGLEMENT – PARTIE 1

DEFINITIONS ET DISPOSITIONS GENERALES

4.2.2 Traitement des toitures

Différents types de toitures* tels que toiture-terrasse, à pans ou formes contemporaines, sont admis dès lors qu'ils respectent une harmonie d'ensemble et des proportions cohérentes avec la hauteur de façade* et la volumétrie de la construction*.

Toitures-terrasses végétalisées

Les dispositions relatives à la réalisation des terrasses végétalisées* sont prévues la section 3.3 de la Partie 1 du règlement.

Garde-corps et acrotères

Les acrotères* et garde-corps font l'objet d'un traitement architectural de qualité.

Les garde-corps sont constitués de menuiseries de qualité et sont de préférence verticaux.

La hauteur de la partie maçonnée des acrotères* n'excède pas 0,80 mètre. La hauteur du garde-corps surmontant l'acrotère n'excède pas 1,20 mètre.

Édicules et équipements techniques

Les équipements techniques situés en toiture* (tels que les systèmes de refroidissement, de chauffage, accès, édicules d'ascenseurs...) sont intégrés qualitativement de manière à en limiter l'impact visuel et à ne porter atteinte ni à l'intégrité architecturale de la construction*, ni au paysage urbain. Ils sont implantés en recul* d'au moins 3 mètres par rapport au nu général de la façade*.

En cas de toiture en pente*, les panneaux solaires sont intégrés dans les pans de toiture.

Les châssis de toit sont encastrés dans l'épaisseur du toit.

Matériaux

Les matériaux de couverture des toitures* sont pérennes, de qualité et doivent conserver une stabilité et un aspect satisfaisant dans le temps.

Dans l'objectif de favoriser la régulation thermique des constructions, l'utilisation de matériaux de couleur foncée est interdite pour les toitures-terrasses* non végétalisées, sauf dans l'hypothèse de l'installation de panneaux photovoltaïques et/ou de panneaux solaires sur au moins 50 % de la surface de la toiture-terrasse*.

4.2.3 Traitement des façades

Composition des façades

L'ensemble des façades* de la construction fait l'objet d'un traitement de qualité, y compris dans le cas de la création de façades* ou pignons* aveugles.

Les sous-faces des ouvrages en saillie* ou en renforcement (balcons*, oriels*, passages sous porche*...) bénéficient également d'une finition soignée.

Le rythme des façades* s'harmonise avec celui des constructions du tissu environnant. Les façades s'inscrivent toutefois dans une certaine diversité afin d'éviter une trop grande monotonie, en particulier depuis les voies et emprises publiques et privées*.

PLUI PLAINE COMMUNE

REGLEMENT – PARTIE 1

DEFINITIONS ET DISPOSITIONS GENERALES

Arbre sur voie ou emprise publique

Lorsque la construction* est implantée à proximité d'un arbre ou d'un alignement d'arbres* situé sur une voie ou emprise publique*, ses façades sont conçues afin de permettre la conservation de ces arbres, notamment dans les choix liés à l'implantation de la construction*, aux saillies* et au positionnement des accès*.

Travaux de restauration

Lors des travaux de ravalement des façades*, les modénatures et les balcons* d'origine de bonne qualité sont mis en valeur dès lors qu'ils contribuent à la qualité architecturale de la construction.

Les travaux d'isolation par l'extérieur sur le bâti existant privilégient les matériaux renouvelables. Ils respectent les qualités et caractéristiques architecturales de la construction, tout en recherchant une cohérence et une exigence qualitative, tant dans la nature que dans l'aspect et la mise en œuvre des matériaux employés. Une attention particulière est portée aux raccordements avec les constructions contiguës*.

Les murs ou ouvrages en pierre de taille ou briques prévus pour être apparents et en bon état doivent être préservés au maximum, au regard de la nature des travaux envisagés. Sur ces murs, l'enduit ou la peinture sont interdits, sauf si des contraintes techniques le justifient. En revanche, les matériaux bruts (parpaing, béton...) doivent être enduits et l'enduit doit être teinté.

Réseaux et équipements techniques

Les équipements techniques nécessaires au fonctionnement du bâti, tels que les systèmes de refroidissement, chauffage, système d'occultation, colonnes sèches, sont intégrés à la construction sans émergence en façade sur rue ou avec une émergence réduite compte tenu des équipements, de manière à ne pas porter atteinte à la qualité architecturale du projet.

Sont interdits :

- Les descentes d'eaux pluviales en façade sur rue ;
- Les barbacanes* pour balcons* ou toitures-terrasses* non raccordées à un réseau d'évacuation ;
- Les rejets d'eau directs sur le domaine public.

4.2.4 Devantures commerciales

Les devantures commerciales font partie du paysage urbain et leurs caractéristiques sont à étudier afin qu'elles s'intègrent et permettent une perception qualitative de l'espace urbain. Les devantures commerciales des constructions* nouvelles respectent les règles suivantes :

- La conception du rez-de-chaussée de la construction* et celle des devantures commerciales s'inscrivent dans la conception d'ensemble du projet architectural. Les percements destinés à recevoir des vitrines doivent notamment être adaptés à l'architecture de la construction concernée. Dans la mesure du possible, le rythme des pleins et des vides suit la composition verticale des percements situés en étages.
- L'occupation commerciale est limitée sous la ligne horizontale située au-dessus du rez-de-chaussée, sauf dans le cas de commerces implantés sur plusieurs niveaux* ;
- Lorsqu'une même vitrine ou devanture est établie sur plusieurs constructions contiguës*, les limites entre les constructions* doivent être marquées.
- Lorsque la construction* est implantée à l'angle de deux voies ou emprises publiques* et comporte un local commercial sur cet angle, cet angle est composé de parties vitrées.

5.2.2 Extraits de la partie 1 du règlement mis en compatibilité

Les modifications apportées au PLU sont mentionnées en rouge dans les extraits suivants.

5.2.2.1 Paragraphes 3.1.3 - Principes d'aménagement des espaces de pleine terre et 3.1.4 - Principes d'aménagement spécifiques à certains espaces libres ou végétalisés

PLU PLAINES COMMUNES RÈGLEMENT – PARTIE 1 DÉFINITIONS ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les végétaux dont la hauteur à terme est susceptible d'excéder 2 mètres sont implantées à une distance minimale de 2 mètres par rapport aux limites séparatives*.

Ne sont pas prises en compte dans le calcul de la surface des espaces végétalisés* :

- les surfaces aménagées en dalles alvéolaires engazonnées et autres dispositifs similaires ;
- les surfaces situées sous des balcons* ou éléments en saillie* par rapport au nu général* de la façade* de la construction*, dès lors qu'ils sont situés à moins de 3 mètres au-dessus du niveau du sol après travaux et que leur profondeur excède de 0,5 mètre.

3.1.3 Principes d'aménagement des espaces de pleine terre

L'intégralité des espaces de pleine terre* est végétalisée et plantée, à l'exclusion de tout autre traitement même perméable. Ces espaces sont aménagés d'un seul tenant sur au minimum la moitié de la surface exigée par le règlement.

Leur traitement végétal privilégie une composition utilisant les quatre strates* végétales et une majorité d'espèces indigènes*, dès lors que leur superficie le permet. Les espèces invasives* sont interdites. 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 leur bonne intégration dans l'environnement.

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

Recul

L'espace constitué par le recul* de la construction* par rapport à l'alignement* est constitué d'espaces végétalisés*, exception faite des accès* nécessaires au fonctionnement de la construction*, de façon à concourir au paysage de la rue.

Espaces sur dalle

Les espaces sur dalle, non affectés à un usage privatif, sont majoritairement végétalisés sur une épaisseur de terre d'au moins 0,90 mètre, non compris le complexe drainant et isolant.

Aires de stationnement

Les aires de stationnement réalisées hors du volume de la construction* font l'objet d'un traitement paysager d'ensemble prenant en compte le cycle de l'eau. Les aires de stationnement de trois places et plus sont plantées d'au moins 4 unités de plantation par tranche de 50 m² de stationnement. Le calcul de la surface à planter intégrant les surfaces dédiées aux circulations et les accès.

Elles sont aménagées de préférence en dalles alvéolaires engazonnées ou autre dispositif similaire. 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 de qualité assurant leur bonne intégration dans l'environnement.



APPROUVÉ PAR DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 25 FÉVRIER 2020
MISE EN COMPATIBILITÉ PAR DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 13 OCTOBRE 2020 (MÉDAN VILLAGE OLYMPIQUE)

71

DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITÉ

5.2.2.2 Paragraphe 3.2.3 - Compensation des arbres abattus

PLU PLAINES COMMUNES

RÈGLEMENT – PARTIE 1

DÉFINITIONS ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Exemple de calcul

La surface des espaces végétalisés* à réaliser sur le terrain* est de 200 m². Si le règlement de zone* requiert la réalisation de 10 unités de plantation par tranche de 100 m² d'espaces végétalisés*, le nombre d'unités de plantation à prévoir s'élevé à

$$200 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2 = 2 \times 10 \text{ unités} = 20 \text{ unités de plantation}$$

Ces 20 unités de plantation peuvent par exemple être réalisées sous la forme suivante

Exemple 1

- (1) 2 arbres de grand développement : 2 x 8 unités = 16 unités de plantation
- (2) 1 arbre de moyen développement : 4 unités de plantation
- (3) Total = (1) + (2) = 16 + 4 = 20 unités de plantation

Exemple 2

- (1) 1 arbre de grand développement : 2 x 8 unités = 16 unités de plantation
- (2) 1 arbre de moyen développement : 4 unités de plantation
- (3) Total = (1) + (2) = 16 + 4 = 20 unités de plantation

3.2.3 Compensation des arbres abattus

Dans le cas où un arbre de grand développement* est abattu, il est exigé que soit replanté un arbre équivalent sur le terrain*, en prenant en compte les recommandations en matière de surface de pleine terre et de distance vis-à-vis des façades* prévues au paragraphe 3.2.2 ci-dessus.

Les arbres replantés au titre de la présente disposition ne sont pas pris en compte dans le calcul des unités de plantation du paragraphe 3.2.2.

Pour le projet du Grand Paris Express, la compensation des arbres de grand développement abattus pourra être réalisée sur l'ensemble du territoire de la commune concernée par les abattages.

3.2.4 Profondeur du terrain et modalités de calcul

Certaines dispositions du règlement de zone* (Partie 2 du règlement), relatives à l'aménagement des espaces libres*, varient en fonction de la profondeur* du terrain*.

La profondeur* du terrain* se calcule :

- A partir du point médian du plus long linéaire situé à l'alignement* ;
- Perpendiculairement à la voie.

Les modalités de calcul sont précisées sur les schémas ci-après, en fonction du nombre de voies* bordant le terrain*. Dans le cas où un terrain* présenterait une configuration différente de celles prévues dans les schémas, le schéma présentant la configuration la plus proche est applicable.



APPROUVÉ PAR DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 25 FÉVRIER 2020
MISE EN COMPATIBILITÉ PAR DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 13 OCTOBRE 2020 (MÉDAN VILLAGE OLYMPIQUE)

76

DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITÉ

5.2.2.3 **Paragraphe 4.2.3 - Arbre sur voie ou emprise publique**

PLUI PLAINE COMMUNE RÈGLEMENT – PARTIE 1 DÉFINITIONS ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES

4.2.2 Traitement des toitures

Différents types de toitures* tels que toiture-terrasse, à pans ou formes contemporaines, sont admis dès lors qu'ils respectent une harmonie d'ensemble et des proportions cohérentes avec la hauteur de façade* et la volumétrie de la construction*.

Toitures-terrasses végétalisées

Les dispositions relatives à la réalisation des terrasses végétalisées* sont prévues la section 3.3 de la Partie 1 du règlement.

Garde-corps et acrotères

Les acrotères* et garde-corps font l'objet d'un traitement architectural de qualité.

Les garde-corps sont constitués de menuiseries de qualité et sont de préférence verticaux.

La hauteur de la partie maçonnée des acrotères* n'excède pas 0,80 mètre. La hauteur du garde-corps surmontant l'acrotère n'excède pas 1,20 mètre.

Édicules et équipements techniques

Les équipements techniques situés en toiture* (tels que les systèmes de refroidissement, de chauffage, accès, édicules d'ascenseurs...) sont intégrés qualitativement de manière à en limiter l'impact visuel et à ne porter atteinte ni à l'intégrité architecturale de la construction*, ni au paysage urbain. Ils sont implantés en recul* d'au moins 3 mètres par rapport au nu général de la façade*.

En cas de toiture en pente*, les panneaux solaires sont intégrés dans les pans de toiture.

Les châssis de toit sont encastrés dans l'épaisseur du toit.

Matériaux

Les matériaux de couverture des toitures* sont pérennes, de qualité et doivent conserver une stabilité et un aspect satisfaisant dans le temps.

Dans l'objectif de favoriser la régulation thermique des constructions, l'utilisation de matériaux de couleur foncée est interdite pour les toitures-terrasses* non végétalisées, sauf dans l'hypothèse de l'installation de panneaux photovoltaïques et/ou de panneaux solaires sur au moins 50 % de la surface de la toiture-terrasse*.

4.2.3 Traitement des façades

Composition des façades

L'ensemble des façades* de la construction fait l'objet d'un traitement de qualité, y compris dans le cas de la création de façades* ou pignons* aveugles.

Les sous-faces des ouvrages en saillie* ou en renfoncement (balcons*, oriels*, passages sous porche*...) bénéficient également d'une finition soignée.

Le rythme des façades* s'harmonise avec celui des constructions du tissu environnant. Les façades s'inscrivent toutefois dans une certaine diversité afin d'éviter une trop grande monotonie, en particulier depuis les voies et emprises publiques et privées*.

PLUI PLAINE COMMUNE RÈGLEMENT – PARTIE 1 DÉFINITIONS ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Arbre sur voie ou emprise publique

Lorsque la construction* est implantée à proximité d'un arbre ou d'un alignement d'arbres* situé sur une voie ou emprise publique*, ses façades sont conçues afin de permettre la conservation de ces arbres, notamment dans les choix liés à l'implantation de la construction*, aux saillies* et au positionnement des accès*.

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

Travaux de restauration

Lors des travaux de ravalement des façades*, les modénatures et les balcons* d'origine de bonne qualité sont mis en valeur dès lors qu'ils contribuent à la qualité architecturale de la construction.

Les travaux d'isolation par l'extérieur sur le bâti existant privilégient les matériaux renouvelables. Ils respectent les qualités et caractéristiques architecturales de la construction, tout en recherchant une cohérence et une exigence qualitative, tant dans la nature que dans l'aspect et la mise en œuvre des matériaux employés. Une attention particulière est portée aux raccordements avec les constructions contiguës*.

Les murs ou ouvrages en pierre de taille ou briques prévus pour être apparents et en bon état doivent être préservés au maximum, au regard de la nature des travaux envisagés. Sur ces murs, l'enduit ou la peinture sont interdits, sauf si des contraintes techniques le justifient. En revanche, les matériaux bruts (parpaing, béton ...) doivent être enduits et l'enduit doit être teinté.

Réseaux et équipements techniques

Les équipements techniques nécessaires au fonctionnement du bâti, tels que les systèmes de refroidissement, chauffage, système d'occlusion, colonnes sèches, sont intégrés à la construction sans émergence en façade sur rue ou avec une émergence réduite compte tenu des équipements, de manière à ne pas porter atteinte à la qualité architecturale du projet.

Sont interdits :

- Les descentes d'eaux pluviales en façade sur rue ;
- Les barbacanes* pour balcons* ou toitures-terrasses* non raccordées à un réseau d'évacuation ;
- Les rejets d'eau directs sur le domaine public.

4.2.4 Devantures commerciales

Les devantures commerciales font partie du paysage urbain et leurs caractéristiques sont à étudier afin qu'elles s'intègrent et permettent une perception qualitative de l'espace urbain. Les devantures commerciales des constructions* nouvelles respectent les règles suivantes :

- La conception du rez-de-chaussée de la construction* et celle des devantures commerciales s'inscrivent dans la conception d'ensemble du projet architectural. Les percements destinés à recevoir des vitrines doivent notamment être adaptés à l'architecture de la construction concernée. Dans la mesure du possible, le rythme des pleins et des vides suit la composition verticale des percements situés en étages.
- L'occupation commerciale est limitée sous la ligne horizontale située au-dessus du rez-de-chaussée, sauf dans le cas de commerces implantés sur plusieurs niveaux* ;
- Lorsqu'une même vitrine ou devanture est établie sur plusieurs constructions contiguës*, les limites entre les constructions* doivent être marquées.
- Lorsque la construction* est implantée à l'angle de deux voies ou emprises publiques* et comporte un local commercial sur cet angle, cet angle est composé de parties vitrées.

5.2.3 Extraits de la partie 2 du règlement

Les modifications apportées au PLU sont mentionnées en rouge dans l'extrait suivant.

5.2.3.1 Extrait du règlement en vigueur de la zone UM

PLU PLAINES COMMUNES RÈGLEMENT – PARTIE 2 ZONE UM

CHAPITRE 1 - DESTINATION DES CONSTRUCTIONS ET USAGE DES SOLS

Les règles applicables figurent dans les dispositions générales applicables à toutes les zones (Partie 1 du règlement, chapitre 1).

1.1 - Les destinations des constructions* et les occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdites les constructions* et les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions* à destination de commerce de gros ;
- Les constructions* à destination d'industrie ;
- Les constructions* à destination d'entrepôt ;
- Les constructions* à destination de centre de congrès et d'exposition ;
- Les dépôts de toute nature ;
- Les occupations et utilisations du sol de nature à porter atteinte au caractère de la zone* ;
- L'aménagement de terrains de camping, d'aires d'accueil des gens du voyage et de parcs résidentiels de loisirs dès lors qu'ils ne constituent pas des équipements d'intérêt collectif et services publics ;

1.2 - Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol soumises à conditions

Sont autorisées sous conditions les destinations* des constructions* et les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés dès lors qu'ils sont liés et nécessaires au fonctionnement d'un équipement et ne portent pas atteinte au caractère de la zone* ;
- Les affouillements et exhaussements des sols dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à :
 - des travaux de constructions* ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement
 - la lutte contre des risques ou des nuisances de toute nature.



APPROUVÉ PAR DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 25 FÉVRIER 2020
MIS EN COMPATIBILITÉ PAR DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 13 OCTOBRE 2020 (MECVD VILLAGE OLYMPIQUE)

43

5.2.3.2 Extrait du règlement de la zone UM mis en compatibilité

PLU PLAINES COMMUNES RÈGLEMENT – PARTIE 2 ZONE UM

CHAPITRE 1 - DESTINATION DES CONSTRUCTIONS ET USAGE DES SOLS

Les règles applicables figurent dans les dispositions générales applicables à toutes les zones (Partie 1 du règlement, chapitre 1).

1.1 - Les destinations des constructions* et les occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdites les constructions* et les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions* à destination de commerce de gros ;
- Les constructions* à destination d'industrie ;
- Les constructions* à destination d'entrepôt ;
- Les constructions* à destination de centre de congrès et d'exposition ;
- Les dépôts de toute nature ; à l'exception des dépôts temporaires nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris ;
- Les occupations et utilisations du sol de nature à porter atteinte au caractère de la zone* ;
- L'aménagement de terrains de camping, d'aires d'accueil des gens du voyage et de parcs résidentiels de loisirs dès lors qu'ils ne constituent pas des équipements d'intérêt collectif et services publics ;

1.2 - Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol soumises à conditions

Sont autorisées sous conditions les destinations* des constructions* et les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés dès lors qu'ils sont liés et nécessaires au fonctionnement d'un équipement et ne portent pas atteinte au caractère de la zone* ;
- Les affouillements et exhaussements des sols dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à :
 - des travaux de constructions* ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement
 - la lutte contre des risques ou des nuisances de toute nature.



APPROUVÉ PAR DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 25 FÉVRIER 2020
MIS EN COMPATIBILITÉ PAR DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 13 OCTOBRE 2020 (MECVD VILLAGE OLYMPIQUE)

43

DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITÉ

5.2.3.1 Extrait du règlement en vigueur de la zone UP22

PLUI PLAINE COMMUNE

ZONE UP22

- Les constructions comportant des baies constituant l'éclaircissement premier des pièces principales devront observer un recul minimum de 10 mètres, tout en respectant $L=H/3$. Pour les constructions dont la hauteur ne dépasse pas 3 niveaux et 12 mètres, la distance minimale est ramenée à 4 mètres.
 - La distance minimale de 10 mètres est ramenée à 8 mètres pour les baies ne constituant pas l'éclaircissement premier des pièces principales. Pour les constructions dont la hauteur ne dépasse pas 3 niveaux et 12 mètres, la distance minimale est ramenée à 3 mètres.
 - Dans le cas de la création d'un redan, la profondeur de celui-ci ne pourra excéder la moitié de la largeur de la baie constituant l'éclaircissement premier des pièces principales.
 - Dans le cadre de bâtiments contigus sur au moins leurs cinq premiers niveaux, le prospect ci-dessus est ramené à 4 mètres.
2. Si l'une des constructions en vis-à-vis comporte des baies donnant sur tout ou partie d'une façade, un pignon ou héberge aveugle, elle devra respecter une distance minimum de 5 m par rapport à cette façade aveugle. Pour les constructions dont la hauteur ne dépasse pas 3 niveaux et 12 mètres, la distance minimale est ramenée à 3 mètres
3. Si deux constructions n'ont pas de vues ou ouverture, elles devront :
- Soit s'accoler l'une sur l'autre
 - Soit s'implanter à une distance minimale de 3m l'une de l'autre
4. Les règles édictées ci-dessus ne s'appliquent pas en cas de vue d'un même logement.
5. Pour les constructions annexes de type garage, cabanon, atelier, dépendance, une distance minimale de 3m devra être respectée.

2.1.6.2 - Constructions à usage autre que de l'habitation

1. Jusqu'au 7ème niveau inclus (R+6), les constructions comportant des baies devront observer un recul minimum de 8 mètres, tout en respectant $L=H/3$.
2. A partir du 8ème niveau (R+7), les constructions comportant des baies devront observer un retrait supplémentaire de 3 mètres par rapport au plan de la façade tout en respectant $L=H/3$.
- Les constructions seront exonérées de ce retrait dès lors qu'un prospect d'au moins $L=H/3 + 3$ mètres est respecté.
3. Si l'une des constructions en vis-à-vis comporte des baies donnant sur tout ou partie d'une façade, un pignon ou héberge aveugle, elle devra respecter une distance minimum de 5 m par rapport à cette façade aveugle.
4. Si deux constructions n'ont pas de vue ou ouverture, elles devront :
- Soit respecter une distance de 3 mètres,
 - Soit s'accoler l'une sur l'autre.
5. Pour les constructions annexes de type garage, cabanon, atelier, dépendance et entrepôts de stockage, une distance minimale de 3m devra être respectée

2.1.6.3 - Pour l'application du présent article

Modalités de calcul



APPROUVE PAR DELIBERATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 25 FEVRIER 2020

MISE EN COMPATIBILITE PAR DELIBERATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 13 OCTOBRE 2020 (MECQU VILLAGE OLYMPIQUE) 67

PLUI PLAINE COMMUNE

ZONE UP22

- La distance (L) est comptée perpendiculairement de chaque point de la façade de la construction, au point le plus proche de la partie de construction en vis-à-vis.
- Ne sont pas comptés dans le calcul de la distance les éléments de modénature, les auvents, les débords de toiture, les brises soleil, les balcons, les terrasses, ni les parties enterrées des constructions.
- La hauteur (H) est la différence altimétrique entre le chaque point haut de la façade et le point bas de la construction.

Définition

- Pièce principale : Toute pièce destinée au séjour, au sommeil ou au travail de manière continue.
- Pièce secondaire : Toute pièce autre que les pièces principales.

2.2 - PROTECTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

2.2.1 - Règles alternatives en vue d'une meilleure insertion environnementale et paysagère

2.2.1.1 - Antennes et pylônes

- Les antennes, y compris les paraboles, doivent être localisées de façon à réduire leur impact depuis l'espace public. Les paraboles en façade sur rue sont interdites.
- Le choix d'implantation et l'aspect de pylônes ou d'antennes doivent tenir compte de l'impact de ces ouvrages sur le paysage environnant.

2.2.1.2 - Locaux annexes et équipements techniques

- Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres et autres dispositifs techniques doivent être limités au strict nécessaire et intégrés dans les constructions ou les clôtures selon une logique de dissimulation qui tient compte des modénatures et des matériaux constructifs. Dans la mesure du possible, l'implantation sur les façades non visibles de l'espace public devra être privilégiée.
- Les orifices d'alimentation des colonnes sèches d'incendie sont interdits en saillie de l'espace public.
- Les barbacanes sont interdites, tout comme les descentes d'eaux pluviales en façade sur rue.
- Les locaux techniques doivent être intégrés dans la composition architecturale du ou des bâtiments et de leurs espaces extérieurs.
- Les bâtiments annexes doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec elles tant dans leur volumétrie que par les matériaux

2.2.1.3 - Clôtures

- Clôtures sur voies ou emprises publiques ou dans les marges de recul

La délimitation entre l'espace public et l'espace privé devra être clairement matérialisée par une clôture qui devra respecter les règles ci-dessous. A défaut de clôture, un marquage au sol clair et de qualité devra définir la limite entre l'espace public et l'espace privé.

En limite de voies ou d'emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation publique, les clôtures seront constituées d'une partie basse pleine composée de matériaux pérennes, d'une hauteur minimum de 20 centimètres et d'une hauteur maximum égale à 1/3 de la hauteur totale de la clôture, surmontée d'un dispositif ajouré. La hauteur totale de la clôture ne peut excéder 2 m (partie basse pleine + partie haute ajourée).



APPROUVE PAR DELIBERATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 25 FEVRIER 2020

MISE EN COMPATIBILITE PAR DELIBERATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 13 OCTOBRE 2020 (MECQU VILLAGE OLYMPIQUE) 68

Pour la constitution de la partie supérieure de la clôture, l'emploi de matériaux souples (tôle, fil de fer barbelé, grillage souple) est interdit. Les dispositifs mis en œuvre doivent participer à la mise en valeur des espaces non bâtis vus depuis le domaine public.

• *Clôtures en limite séparative*

Les clôtures en limite séparative seront constituées par des dispositifs de qualité, ajourés ou végétal, d'une hauteur maximum de 2.50 m. En cas de dispositif non végétal, ils seront obligatoirement doublés d'une clôture végétale. L'emploi de matériaux souples (tôle, fil de fer barbelé, grillage souple) est interdit.

Pour les constructions en recul par rapport à l'alignement, la clôture en limite séparative doit être identique à celle située sur l'alignement.

2.2.1.4 - Passages et vues depuis la rue

- Les cours ou jardins situés à l'arrière des terrains doivent être de préférence visibles et participer au paysage de la rue. C'est pourquoi des vues et/ou des passages peuvent être prévus à partir de la rue. Ces vues ou passages doivent être réalisés par des passages ou porches d'une hauteur au moins égale à 4,5 mètres.
- En cas de fermeture de ces passages ou porches, les systèmes de fermeture doivent être ajourés, ou être constitués de matériaux transparents afin de ne pas occulter la vue depuis la rue.

2.2.1.5 - Traitement entre l'espace public et les constructions

- Dans le cas de constructions implantées en retrait de la limite d'emprise, l'espace compris entre la construction et l'emprise publique doit être traité avec un soin particulier pour participer à la valorisation de l'espace public.

2.2.2 - Aspect extérieur des constructions

- Principes généraux pour les constructions nouvelles
- La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions doivent tenir compte de la situation du projet dans son environnement et plus particulièrement de la nature et de la volumétrie des constructions environnantes.
- Les façades des constructions donnant sur des voies publiques ou privées doivent être réalisées en matériaux nobles, tels que pierre, brique, métal, verre, céramique, béton architectural, etc. traitées de telle façon que leur finition soit garantie dans le temps et que leur mise en œuvre présente un caractère esthétique.
- Les saillies créées sur les façades sur voie doivent demeurer discrètes et avoir un rapport équilibré avec les caractéristiques de la façade.
- Les pignons doivent être traités avec le même soin que les façades principales. Dans le cas où une construction est édifiée en contiguïté d'un mur pignon, il a lieu de rechercher les solutions visant à réduire l'impact visuel du mur pignon le plus haut (retournement de façade, prolongement des joints, fresque murale...).
- Les façades doivent être traitées, tant par les matériaux utilisés que par la conception technique des saillies, des percements et des soubassements, afin d'éviter tout ruissellement de nature à engendrer des salissures.
- Les accès destinés aux véhicules doivent être conçus pour limiter leur impact sur l'espace public ou collectif.

5.2.3.2 Extrait du règlement de la zone UP22 mis en compatibilité

Les modifications apportées au PLU sont mentionnées en rouge dans l'extrait suivant.

- Les constructions comportant des baies constituant l'éclairage premier des pièces principales devront observer un recul minimum de 10 mètres, tout en respectant $L=H/3$. Pour les constructions dont la hauteur ne dépasse pas 3 niveaux et 12 mètres, la distance minimale est ramenée à 4 mètres.
 - La distance minimale de 10 mètres est ramenée à 8 mètres pour les baies ne constituant pas l'éclairage premier des pièces principales. Pour les constructions dont la hauteur ne dépasse pas 3 niveaux et 12 mètres, la distance minimale est ramenée à 3 mètres.
 - Dans le cas de la création d'un redan, la profondeur de celui-ci ne pourra excéder la moitié de la largeur de la baie constituant l'éclairage premier des pièces principales.
 - Dans le cadre de bâtiments contiguës sur au moins leurs cinq premiers niveaux, le prospect ci-dessus est ramené à 4 mètres.
2. Si l'une des constructions en vis-à-vis comporte des baies donnant sur tout ou partie d'une façade, un pignon ou héberge aveugle, elle devra respecter une distance minimum de 5 m par rapport à cette façade aveugle. Pour les constructions dont la hauteur ne dépasse pas 3 niveaux et 12 mètres, la distance minimale est ramenée à 3 mètres.
3. Si deux constructions n'ont pas de vues ou ouverture, elles devront :
- Soit s'accoler l'une sur l'autre
 - Soit s'implanter à une distance minimale de 3m l'une de l'autre
4. Les règles édictées ci-dessus ne s'appliquent pas en cas de vue d'un même logement.
5. Pour les constructions annexes de type garage, cabanon, atelier, dépendance, une distance minimale de 3m devra être respectée.

2.1.6.2 - Constructions à usage autre que de l'habitation

1. Jusqu'au 7ème niveau inclus (R+6), les constructions comportant des baies devront observer un recul minimum de 8 mètres, tout en respectant $L=H/3$.
2. A partir du 8ème niveau (R+7), les constructions comportant des baies devront observer un retrait supplémentaire de 3 mètres par rapport au plan de la façade tout en respectant $L=H/3$.
- Les constructions seront exonérées de ce retrait dès lors qu'un prospect d'au moins $L=H/3 + 3$ mètres est respecté.
3. Si l'une des constructions en vis-à-vis comporte des baies donnant sur tout ou partie d'une façade, un pignon ou héberge aveugle, elle devra respecter une distance minimum de 5 m par rapport à cette façade aveugle.
4. Si deux constructions n'ont pas de vue ou ouverture, elles devront :
- Soit respecter une distance de 3 mètres,
 - Soit s'accoler l'une sur l'autre.
5. Pour les constructions annexes de type garage, cabanon, atelier, dépendance et entrepôts de stockage, une distance minimale de 3m devra être respectée

2.1.6.3 - Pour l'application du présent article

Modalités de calcul

PLUI PLAINE COMMUNE

ZONE UP22

- La distance (L) est comptée perpendiculairement de chaque point de la façade de la construction, au point le plus proche de la partie de construction en vis-à-vis.
- Ne sont pas comptés dans le calcul de la distance les éléments de modénature, les auvents, les débords de toiture, les brises soleil, les balcons, les terrasses, ni les parties enterrées des constructions.
- La hauteur (H) est la différence altimétrique entre le chaque point haut de la façade et le point bas de la construction.

Définition

- Pièce principale : Toute pièce destinée au séjour, au sommeil ou au travail de manière continue.
- Pièce secondaire : Toute pièce autre que les pièces principales.

2.2 - PROTECTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE**2.2.1 - Règles alternatives en vue d'une meilleure insertion environnementale et paysagère****2.2.1.1 - Antennes et pylônes**

- Les antennes, y compris les paraboles, doivent être localisées de façon à réduire leur impact depuis l'espace public. Les paraboles en façade sur rue sont interdites.
- Le choix d'implantation et l'aspect de pylônes ou d'antennes doivent tenir compte de l'impact de ces ouvrages sur le paysage environnant.

2.2.1.2 - Locaux annexes et équipements techniques

- Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres et autres dispositifs techniques doivent être limités au strict nécessaire et intégrés dans les constructions ou les clôtures selon une logique de dissimulation qui tient compte des modénatures et des matériaux constructifs. Dans la mesure du possible, l'implantation sur les façades non visibles de l'espace public devra être privilégiée.
- Les orifices d'alimentation des colonnes sèches d'incendie sont interdits en saillie de l'espace public.
- Les barbacanes sont interdites, tout comme les descentes d'eaux pluviales en façade sur rue.
- Les locaux techniques doivent être intégrés dans la composition architecturale du ou des bâtiments et de leurs espaces extérieurs.
- Les bâtiments annexes doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec elles tant dans leur volumétrie que par les matériaux.

2.2.1.3 - Clôtures

- Clôtures sur voies ou emprises publiques ou dans les marges de recul

La délimitation entre l'espace public et l'espace privé devra être clairement matérialisée par une clôture qui devra respecter les règles ci-dessous. A défaut de clôture, un marquage au sol clair et de qualité devra définir la limite entre l'espace public et l'espace privé.

En limite de voies ou d'emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation publique, les clôtures seront constituées d'une partie basse pleine composée de matériaux pérennes, d'une hauteur minimum de 20 centimètres et d'une hauteur maximum égale à 1/3 de la hauteur totale de la clôture, surmontée d'un dispositif ajouré. La hauteur totale de la clôture ne peut excéder 2 m (partie basse pleine + partie haute ajourée).



APPROUVE PAR DELIBERATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 25 FEVRIER 2020
MIS EN COMPATIBILITE PAR DELIBERATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 13 OCTOBRE 2023 (MECOU VILLAGE OLYMPIQUE) 68

DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITÉ

PLUI PLAINE COMMUNE

ZONE UP22

Pour la constitution de la partie supérieure de la clôture, l'emploi de matériaux souples (tôle, fil de fer barbelé, grillage souple) est interdit. Les dispositifs mis en œuvre doivent participer à la mise en valeur des espaces non bâtis vis depuis le domaine public.

• Clôtures en limite séparative

Les clôtures en limite séparative seront constituées par des dispositifs de qualité, ajourés ou végétal, d'une hauteur maximum de 2.50 m. En cas de dispositif non végétal, ils seront obligatoirement doublés d'une clôture végétale. L'emploi de matériaux souples (tôle, fil de fer barbelé, grillage souple) est interdit.

Pour les constructions en recul par rapport à l'alignement, la clôture en limite séparative doit être identique à celle située sur l'alignement.

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

2.2.1.4 - Passages et vues depuis la rue

- Les cours ou jardins situés à l'arrière des terrains doivent être de préférence visibles et participer au paysage de la rue. C'est pourquoi des vues et/ou des passages peuvent être prévus à partir de la rue. Ces vues ou passages doivent être réalisés par des passages ou porches d'une hauteur au moins égale à 4,5 mètres.
- En cas de fermeture de ces passages ou porches, les systèmes de fermeture doivent être ajourés, ou être constitués de matériaux transparents afin de ne pas occulter la vue depuis la rue.

2.2.1.5 - Traitement entre l'espace public et les constructions

- Dans le cas de constructions implantées en retrait de la limite d'emprise, l'espace compris entre la construction et l'emprise publique doit être traité avec un soin particulier pour participer à la valorisation de l'espace public.

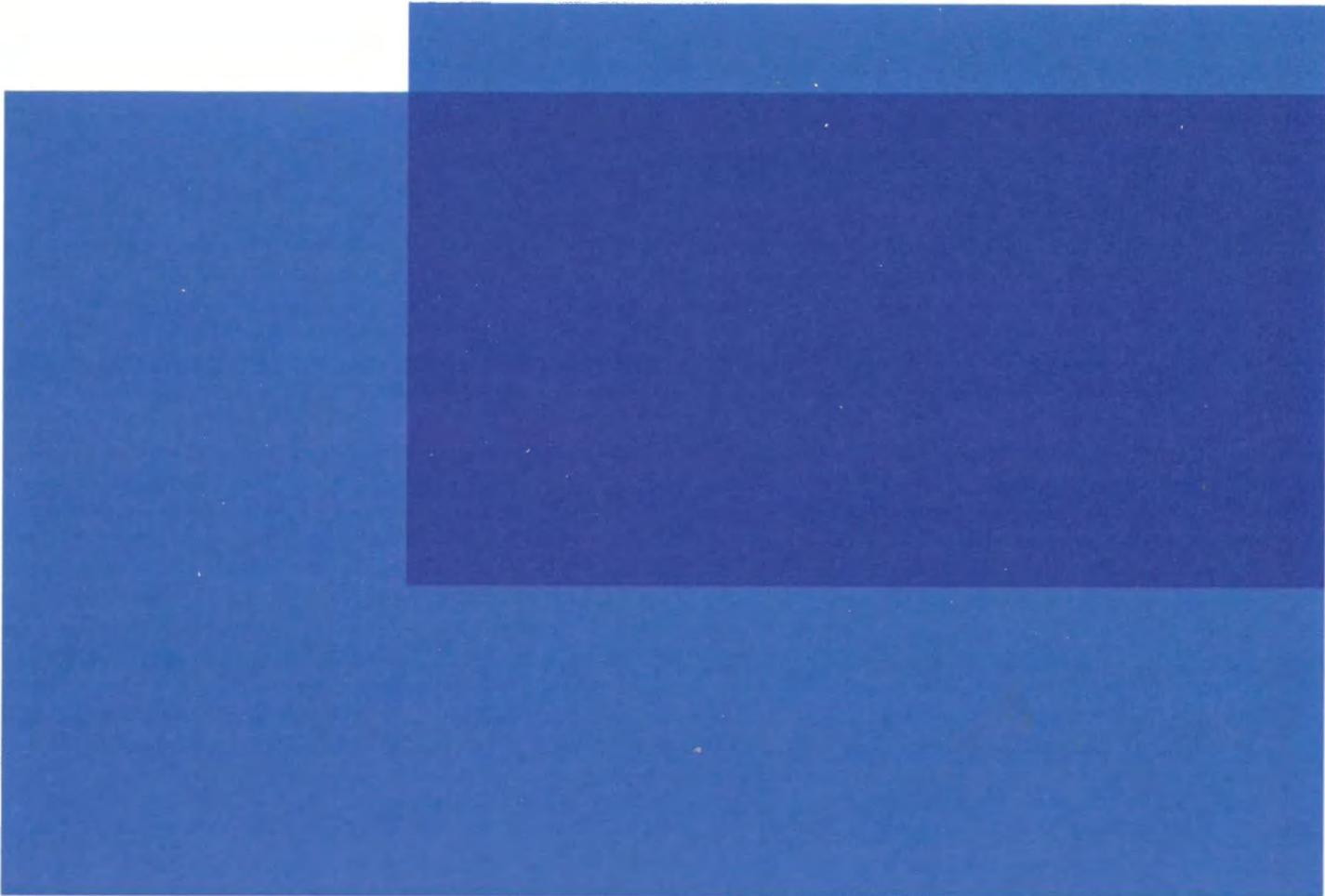
2.2.2 - Aspect extérieur des constructions

- Principes généraux pour les constructions nouvelles
- La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions doivent tenir compte de la situation du projet dans son environnement et plus particulièrement de la nature et de la volumétrie des constructions environnantes.
- Les façades des constructions donnant sur des voies publiques ou privées doivent être réalisées en matériaux nobles, tels que pierre, brique, métal, verre, céramique, béton architectonique, etc. traitées de telle façon que leur finition soit garantie dans le temps et que leur mise en œuvre présente un caractère esthétique.
- Les saillies créées sur les façades sur voie doivent demeurer discrètes et avoir un rapport équilibré avec les caractéristiques de la façade.
- Les pignons doivent être traités avec le même soin que les façades principales. Dans le cas où une construction est édifiée en contiguïté d'un mur pignon, il a lieu de rechercher les solutions visant à réduire l'impact visuel du mur pignon le plus haut (retournement de façade, prolongement des joints, fresque murale...).
- Les façades doivent être traitées, tant par les matériaux utilisés que par la conception technique des saillies, des percements et des soubassements, afin d'éviter tout ruissellement de nature à engendrer des salissures.
- Les accès destinés aux véhicules doivent être conçus pour limiter leur impact sur l'espace public ou collectif.



APPROUVE PAR DELIBERATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 25 FEVRIER 2020
MIS EN COMPATIBILITE PAR DELIBERATION DU CONSEIL DE TERRITOIRE LE 13 OCTOBRE 2023 (MECOU VILLAGE OLYMPIQUE) 69

DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITÉ



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Moods »
2 Mail de la Petite Espagne,
CS10011, 93212 La Plaine Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr

