PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL D'EST ENSEMBLE

(valant zonages « assainissement » et « eaux pluviales »)

7.4 ANNEXES INFORMATIVES COMMUNALES

17. Déclaration d'Utilité Publique

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé par délibération du Conseil de Territoire en date du 4 février 2020



Bagnolet / Bobigny / Bondy / Le Pré Saint-Gervais / Les Lilas / Montreuil / Noisy-le-Sec / Pantin / Romainville

Est Ensemble Grand Paris

BOBIGNY



Bagnolet / Bobigny / Bondy / Le Pré Saint-Gervais / Les Lilas / Montreuil / Noisy-le-Sec / Pantin / Romainville

Est Ensemble Grand Paris

La Courneuve

Le Blanc-Mesnil

Aulnay-sous-Bois

Aulnay-sous-Bois

Drancy

Aubervilliers

Pantin

Noisy-le-Sec

Romainville

Les Lilas

Le Pré-Saint-Gervais

N

0 250 500 Mètres

antea group

Périmètre de localisation des voies et ouvrages publics à destination de la réalisation de la ligne 15 du Grand Paris Express

Cartographie réalisée par R. Szulkowski

COMMUNE DE BOBIGNY

Réalisation du P.L.U.

Périmètre de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou à modifié en application de l'article L.123-2 du code de l'urbanisme

Approbation

Septembre 2016

VU
Pour être annexé
à mon arrêté 2018-1438
en date de ce jour 20 JUIN 2018

ANNEXE N° 4

MESURES DESTINÉES À ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ HUMAINE, ET MODALITÉS DE SUIVI ASSOCIEES (ARTICLE R.122-14 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

La présente annexe expose par thématique les mesures prévues destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits (application du I de l'article R.122-14 du code de l'environnement dans sa version applicable au présent arrêté). Elle regroupe, dans une partie spécifique, les modalités de leur suivi (III du même article).

L'étude d'impact ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations de la commission d'enquête suite à l'enquête publique de 2016 dans sa délibération D 2016-16 du 26 octobre 2016 et suite à l'enquête publique de 2017 dans sa délibération D 2018 – 10 du 18 avril 2018 présentent un ensemble d'actions ou de mesures envisagées. Ces documents constituent des références pour les mesures à mettre en place ou mentionnées conformément aux articles L.122-1 et R.122-14 du code de l'environnement dans leur version applicable au présent arrêté.

Certaines des mesures mentionnées seront le cas échéant précisées ou complétées ultérieurement à la DUP modificative notamment à l'occasion de procédures spécifiques telles que :

- les déclarations ou demandes d'autorisations au titre de la police de l'eau et les demandes relatives aux défrichements au titre du code forestier et aux espèces protégées relevant du code de l'environnement ;
- les déclarations, enregistrements ou demandes au titre du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), notamment au regard des dispositions constructives envisagées ;
- le cas échéant, les déclarations ou demandes d'autorisations au titre du code de l'urbanisme ou portant sur le périmètre de protection de monuments historiques en application du code du patrimoine.

1. VIBRATIONS ET BRUIT

La circulation des matériels roulants des lignes de métro est à l'origine de vibrations qui se propagent à l'environnement. Ces vibrations sont en effet créées par le contact entre le rail et la roue du train en mouvement et se diffusent dans les terrains environnants par l'intermédiaire de la voie ferrée et du tunnel. Des dispositions sont déjà prises sur les trains par la limitation de la charge à l'essieu.

S'agissant de la ligne 15 Est exploitée avec un matériel à roulement fer, la Société du Grand Paris s'engage en outre à réaliser, sur la totalité du linéaire, un système de pose de voie ferrée permettant de réduire les vibrations au plus près de la source. Ce système sera composé a minima de semelles filtrantes disposées entre le rail et la plateforme béton et d'attaches de rail de type élastique.

Des études concernant les niveaux de vibrations engendrés par les trains ont déjà été réalisées. Elles seront complétées au cours des études d'avant-projet et de projet par des modélisations vibratoires approfondies.

Pour ce faire, est mise en place une méthode dont l'objectif est d'identifier, le long du projet, les zones particulières où le risque vibratoire peut exister lors de l'exploitation. Cette méthode prend en compte le tracé géométrique du tunnel, les caractéristiques envisagées pour le futur métro (longueur, charge à l'essieu, nombre de voitures…), la nature des terrains encaissants et s'appuie sur des simulations numériques et relevés géologiques.

Dans le cas où ces études mettraient en évidence que, dans telle ou telle zone sensible, des dispositions complémentaires sont nécessaires pour diminuer le niveau des vibrations transmises, des systèmes de pose de voies antivibratoires plus performants seront mis en place.

Pour confirmer les résultats des simulations, puis l'efficacité des dispositions complémentaires identifiées, des essais pourront être réalisés sur site avant et pendant la phase travaux de même qu'avant la mise en exploitation commerciale.

Quant aux vibrations transmises lors de l'exploitation commerciale dans les zones résidentielles, compte tenu des mesures d'évitement et de réduction envisagées, la Société du Grand Paris vise un objectif de niveau vibratoire dans les habitations dont le point maximum se situe entre 66 et 69 dBv pour l'apport intrinsèque des circulations des métros (soit une vitesse particulaire de 0,10 à 0,14 mm/s). Cet objectif correspond à une absence de gêne pour la grande majorité de la population dans la zone d'influence de l'ouvrage.

Pour certaines situations exceptionnelles (constructions atypiques) où le niveau vibratoire en zone d'habitat engendré par la circulation du métro serait au-delà de l'objectif ci-dessus, la Société du Grand Paris examinera les mesures compensatoires possibles. Il en est de même pour les bâtiments d'activités possédant des matériels sensibles aux vibrations.

Afin de garantir la maîtrise du risque vibratoire émis lors de l'exploitation commerciale, les règles de maintenance relatives à l'état de surface des rails et des roues des trains à appliquer par les mainteneurs de la voie et du matériel roulant seront précisées.

Lesdites règles de maintenance de la voie et du matériel roulant et les contrôles ci-dessus du risque vibratoire permettront le suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter et réduire les vibrations et le suivi de leurs effets.

Concernant le bruit engendré par l'exploitation de la ligne au droit des ouvrages émergents, des mesures de bruit seront effectuées afin de caractériser l'état initial de l'environnement sonore, puis les émergences sonores apportées par le projet seront estimées. Si les résultats indiquent que la réglementation n'est pas respectée, la Société du Grand Paris définira les mesures à mettre en œuvre afin de limiter les émergences sonores aux niveaux réglementaires.

S'agissant spécifiquement des quartiers riverains au Nord du site du SMR/SMI de Montgolfier, des protections acoustiques font actuellement l'objet d'études spécifiques qui se poursuivront dans les phases ultérieures du projet, en fonction notamment de l'avancement des études

conduites par SNCF-Réseau sur le déplacement des voies ferrées d'une part et celle du site de maintenance en lui-même et ce afin de bien prendre en compte les implantations prévues et leurs effets sur le bruit. Le modèle acoustique sera donc affiné pour tenir compte à la fois des évolutions du projet et des précisions ultérieures concernant les avoisinants. En tout état de cause, la SGP s'engage à mettre en œuvre un dispositif de protection acoustique à la suite du déplacement des voies de la grande ceinture.

2. GEOTECHNIQUE

La connaissance fine des sols préalable à la réalisation des travaux passe par la réalisation d'études géotechniques, indispensables à la conception détaillée des ouvrages du projet.

Ces études géotechniques sont régies par la norme AFNOR NF P 94-500 relative aux missions d'ingénierie géotechnique. Cette dernière détermine, selon la phase du projet, les niveaux d'investigation et les objectifs des études pour tenir compte des aléas géologiques.

Quatre campagnes de reconnaissances et d'études géotechniques accompagnent ainsi la conception, le dimensionnement et la réalisation des ouvrages et la définition de leurs méthodes d'exécution :

- les campagnes dites G11 et G12, entreprises par le maître d'ouvrage avec l'assistance technique d'une société experte dans l'analyse et l'interprétation des sondages et essais de laboratoire : la révision de la norme NF P 94-500 en novembre 2013 a regroupé les missions G11 et G12 au sein de la dénomination G1 dite étude géotechnique préalable ;
- la campagne G2 (avant-projet, projet), à l'initiative du maître d'œuvre en charge des études de conception, sous le contrôle du maître d'ouvrage ;
- la campagne G3, à la charge des entreprises qui réaliseront les travaux.

Ces campagnes de reconnaissance des sols sont normalisées, tant en ce qui concerne les objectifs, que l'amplitude et le contenu des reconnaissances. En cumulé, les campagnes G1 et G2 permettent d'aboutir à une maille de sondages d'environ 1 pour 100 m le long du tracé. Pour chacune des gares, l'objectif minimal est de trois à cinq sondages. La quantité, la profondeur et la localisation de tous ces sondages, ainsi que la nature et le nombre des essais de laboratoire, peuvent être adaptés en fonction des difficultés envisagées ou des résultats des premiers sondages. En effet, les informations recueillies lors de l'exécution des sondages, l'examen des carottes obtenues (conservées pendant toute la durée du projet), ainsi que les essais de laboratoire destinés à préciser les caractéristiques locales exactes des terrains rencontrés, sont interprétés au fil des campagnes de reconnaissance. Ceci afin, en particulier et le cas échéant, de modifier – en l'amplifiant – chaque campagne en cours de réalisation ou la suivante.

Alors que la campagne G1 a pour objectif la connaissance intrinsèque des terrains et la finalisation du tracé, la campagne G2 constitue un affermissement des précédentes, qui en plus de resserrer la maille des sondages, vise à répondre à des questions précises soulevées par la mise au point des méthodes d'exécution envisagées. Dans le cadre de la campagne G2, lorsque cela est jugé nécessaire, les sondages peuvent être complétés de puits ou de galeries de reconnaissance en vraie grandeur afin de juger du comportement réel des terrains face aux méthodes envisagées, de leur faisabilité et des mesures d'accompagnement (traitements de terrain) éventuellement exigées pour assurer la sécurité de ces méthodes.

Enfin, la campagne G3, placée sous la responsabilité de l'entrepreneur en charge des travaux a pour objet de préciser les données à prendre en compte localement par celui-ci dans la fixation des paramètres déterminants des méthodes d'exécution, comme par exemple la pression de confinement du tunnelier en relation avec le niveau exact de la nappe phréatique, afin d'assurer la sécurité maximale et la maîtrise concomitante des éventuels mouvements en surface.

Toutes les reconnaissances nécessaires seront menées, dès lors qu'il s'agit de la sécurité des riverains et du chantier. Ce dispositif participera au suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter tout risque géotechnique et au suivi de leurs effets.

Le territoire d'implantation de la ligne 15 Est est concerné par le risque de mouvements de terrain lié aux phénomènes de retrait-gonflement des argiles et de dissolution du gypse ainsi qu'à la présence d'anciennes carrières. Au vu des résultats finaux des diagnostics géotechniques, si nécessaire, des opérations d'injection et/ou de comblement des anciennes carrières seront réalisées. Par ailleurs, le projet prend en compte les aléas de retrait-gonflement des argiles et de dissolution du gypse afin de garantir le creusement du tunnel en toute sécurité. De plus, un suivi de l'évolution des terrains sera réalisé pendant la phase de construction et au lancement de l'exploitation, à l'aide par exemple d'études par interférométrie radar.

3. SUIVI DES MOUVEMENTS EN SURFACE

Une surveillance – auscultation – est mise en place sur la totalité du tronçon et sur une largeur variable de part et d'autre du tracé suivant la nature des terrains traversés. Elle se décompose en deux phases :

- une étude du bâti avoisinant : elle consiste à procéder au recensement puis à l'examen des bâtiments situés dans la zone d'influence géotechnique (terrains au sein desquels il y a interaction entre l'ouvrage du fait de sa réalisation et l'environnement : sols et ouvrages avoisinants). Ce diagnostic permet ainsi de déterminer les méthodes constructives à retenir pour limiter l'impact éventuel des travaux ;
- une instrumentation des bâtiments et une surveillance des structures : cette auscultation dans les zones reconnues comme sensibles sera mise en place en amont de la phase des travaux, afin de compléter le diagnostic, et sera maintenue en phase de travaux. Les équipements mis en œuvre permettant cette surveillance seront adaptés en fonction des besoins, et les mesures de déplacement du sol par interférométrie radar seront maintenues pendant toute la durée des travaux. En fonction des mesures et des relevés, les méthodes constructives pourront être immédiatement adaptées.

Dans les cas où les résultats de l'étude menée sur le bâti avoisinant le justifieront, la Société du Grand Paris entamera préventivement, quelques mois avant le démarrage des travaux ou le passage du tunnel, une démarche de constat contradictoire de l'état du bâti, par voie amiable ou par voie juridictionnelle, en introduisant des demandes de référé de type « constat », voire de type « instruction », auprès des tribunaux administratifs.

Par ailleurs, la méthode de creusement du tunnel de façon mécanisée (méthode dite au tunnelier) participe à la maîtrise des mouvements de surface. Cette maîtrise est réalisée notamment par les moyens suivants :

Les décisions administratives prises au titre de la protection des espèces protégées permettront de préciser les enjeux et les mesures à mettre en œuvre afin d'éviter, réduire, voire compenser les impacts éventuels.

Sites et paysages

La ligne 15 Est est prévue sur un territoire présentant plusieurs enjeux architecturaux liés à la présence de monuments historiques. La prise en compte de ces sensibilités a permis de retenir des localisations limitant les éventuels effets négatifs. Pour les monuments historiques éventuellement concernés par des risques d'effets visuels en phases travaux et exploitation, notamment l'Eglise Notre Dame des Vertus à Aubervilliers et l'hôpital Avicenne à Bobigny, des mesures de réduction spécifiques de ces impacts pourront être mises en œuvre.

5. RESEAUX

Après recensement, tous les réseaux situés dans l'aire d'influence du projet feront l'objet d'une analyse détaillée des éventuels points d'interface avec les ouvrages du projet, dans le cadre d'études associant étroitement les maîtres d'œuvre de la Société du Grand Paris, les services des entités publiques ou privées propriétaires ou concessionnaires de réseaux enterrés et les collectivités publiques propriétaires ou gestionnaires des dépendances du domaine public routier, ferroviaire ou fluvial. L'objectif recherché est de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur les différents réseaux et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.

Les principaux propriétaires ou concessionnaires sont sollicités pour l'établissement de conventions cadres, pour la plupart déjà signées, qui fixent les conditions générales des déviations à réaliser, puis des conventions particulières, adaptées à chaque contexte local, seront élaborées sur la base des dispositions techniques des études d'avant-projet.

6. GESTION DES CHANTIERS

Les mesures générales suivantes seront prises :

Des mesures générales prévues pour limiter les nuisances sonores des travaux en surface

Les horaires de travaux réalisés en surface seront déterminés de manière fixe et impérative en prenant en compte les contextes locaux. Les travaux particulièrement bruyants seront, lorsque cela est possible, planifiés en dehors des plages horaires les plus sensibles en fonction des autres enjeux et contraintes. De plus, chaque entreprise prestataire aura l'obligation contractuelle de s'assurer de l'homologation de ses engins et véhicules de chantier au regard de la réglementation sur le bruit. Par ailleurs, des équipements réducteurs de bruit type silencieux, grilles acoustiques et capotages pourront être mis en place afin de limiter au maximum les nuisances sonores.

Une attention particulière sera portée à la phase chantier pour laquelle la Société du Grand Paris élaborera un dossier "bruit" spécifique qui donnera lieu à une information de la population. L'organisation des travaux fera l'objet de réunions de concertation avec les riverains et les élus locaux afin de limiter au maximum les nuisances et de garantir des conditions de sécurité optimales.

- conception du tunnelier adaptée aux terrains reconnus et rencontrés par le projet ;
- suivi continu des paramètres de fonctionnement de la machine et leurs adaptations constantes aux terrains, en retour des mesures en surface ;
- stabilisation des terrains au moyen d'un confinement adapté.

Cette maîtrise peut être renforcée par des reconnaissances à l'avancement, dès lors que l'on sait traverser les zones à risque préalablement détectées par les reconnaissances préalables. Les démarrages et arrivées de tunnelier en gare sont des phases surveillées plus particulièrement. Toutes les mesures complémentaires de sécurité nécessaires seront prises, comme, par exemple, la déviation ou la protection de services sensibles (gaz, alimentation d'eau sous pression, etc.).

4. EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES, MILIEUX NATURELS, SITES ET PAYSAGES

Eaux souterraines

Après la déclaration d'utilité publique, les décisions administratives prises au titre de la police de l'eau permettront de préciser les mesures à mettre en œuvre.

Une attention particulière sera portée à la limitation des impacts sur les eaux souterraines et l'écoulement des nappes. Les méthodes constructives retenues (parois moulées pour les gares et tunneliers pour les tunnels) constituent des mesures d'évitement des inconvénients liés au rabattement des nappes phréatiques. Les études d'avant-projet et de projet prendront en compte ces impacts potentiels notamment au regard des enjeux sur les nappes souterraines présentes.

Un réseau de surveillance des eaux souterraines, constitué de piézomètres sera mis en place afin de vérifier l'absence d'impact significatif.

Eaux superficielles

Le projet de la ligne 15 Est s'implante dans des secteurs concernés par un risque d'inondation lié à la présence de la Marne, au sud de la gare Nogent Le Perreux. Des dispositions spécifiques seront prévues pour adapter les zones de chantier et assurer en phase d'exploitation le maintien des volumes d'expansion des eaux de crue si nécessaire. S'agissant des eaux pluviales, les études permettront de retenir les solutions de gestion les plus adaptées pour éviter le rejet d'une partie des eaux dans les réseaux existants.

Une attention particulière sera également apportée à la maîtrise des impacts liés aux risques d'inondation dans le secteur de l'ouvrage annexe situé près de la Marne.

Milieux naturels

S'agissant des impacts écologiques et paysagers, les secteurs à enjeux du projet ont fait l'objet d'une analyse fine au niveau de chacun des ouvrages ayant une émergence en surface. L'analyse présentée dans l'état initial de l'étude d'impact fournit un inventaire détaillé des espaces verts et naturels présents, ainsi que des espèces qu'ils abritent.

La préservation des milieux naturels revêt une importance particulière pour ce territoire fortement urbanisé. Des ajustements sont intervenus pour éviter autant que possible que le projet ne porte atteinte à ces espaces, tant en phase chantier qu'en phase exploitation.

Ces obligations contractuelles et réunions de concertation permettront le suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter ou réduire les nuisances sonores, ainsi que le suivi de leurs effets.

Des mesures générales prévues pour limiter les poussières ou particules liées aux travaux et avoir un chantier propre

De manière générale et quelle que soit la méthode constructive retenue, les travaux à réaliser dans le cadre du Grand Paris Express engendreront des émissions de poussières qui feront l'objet de traitements particuliers à la source.

De manière générale, le maître d'ouvrage prescrira dans les pièces écrites des marchés de travaux :

- d'arroser à la source les matériaux excavés par jet réglable ou à l'aide d'un système de brumisation ;
- de mettre en place pour chaque zone de chantier accueillant des engins de terrassement et permettant des circulations de camions, une zone de lavage des roues des engins et des camions avant sortie sur la voirie publique.

Le maître d'ouvrage prévoira des pénalités financières contractuelles pour dissuader les entreprises de déroger à ces prescriptions. De telles stipulations contractuelles permettront le suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter et réduire les poussières liées aux travaux.

Des mesures générales prévues pour limiter l'impact des travaux sur la vie locale

Pour la ligne 15 Est, le choix d'implanter certains puits de départ de tunnelier au niveau des bords des canaux de Saint-Denis et de l'Ourcq permet de prévoir l'évacuation des terres au niveau de ces ouvrages par barges fluviales, ce qui participe à réduire le nombre de camions.

S'agissant du recours à la voie routière, les itinéraires précis d'évacuation des déblais seront définis en concertation avec les différentes collectivités locales concernées lors des étapes ultérieures et imposés aux entreprises afin de minimiser la gêne aux riverains. Le suivi des mesures liées à l'évaluation de la nature des déblais et de leurs modalités d'évacuation ou de traitement sera conforme à celui qui a été présenté dans l'annexe spécifique de l'étude d'impact. Les travaux visant à optimiser la gestion des déblais dans une optique de réduction des impacts seront poursuivis dans le cadre des étapes ultérieures du projet.

Lors des travaux de génie civil, comme lors des travaux préparatoires, les chantiers seront organisés localement, au cas par cas, de manière à faciliter la circulation automobile et à assurer l'accès permanent aux habitations, aux commerces, aux emplois, et aux lieux publics. Les plans de circulation seront concertés avec les collectivités locales.

Les riverains, commerçants, usagers de la voirie et des transports publics seront régulièrement informés du déroulement et de l'avancement des travaux, des perturbations possibles et des mesures mises en place. Par ailleurs, des mesures d'accompagnement auront pour objet de minimiser les impacts des travaux.

Par ailleurs, un dispositif indemnitaire conventionnel pour les activités économiques subissant un impact du fait de la réalisation des travaux du Grand Paris Express est prévu par la Société du Grand Paris. A cet effet, une commission d'indemnisation amiable a pour mission d'examiner les demandes d'indemnisation et de proposer ou non des indemnisations. La Société du Grand Paris est accompagnée de la chambre de commerce et d'industrie de Paris Ile-de-France et de la chambre des métiers et de l'artisanat d'Île-de-France.

7. INFORMATION DU PUBLIC ET COMMUNICATION PENDANT LES TRAVAUX

La Société du Grand Paris, soucieuse de maintenir une relation de proximité et de confiance avec les habitants des territoires concernés pendant toute la durée du projet, mettra en œuvre des actions de communication et d'accompagnement à destination des riverains, des habitants, des commerçants, des automobilistes et plus largement des Franciliens.

Ainsi, une communication pédagogique sur les études menées avant le démarrage des travaux sera mise en œuvre pour informer le grand public de l'état d'avancement du projet : diagnostic du bâti, sondages des sols, acquisitions foncières, enquêtes parcellaires, calendrier des étapes du projet et présentation des modalités d'échanges et d'informations à venir.

Cette communication montera en puissance avec les travaux préparatoires de dévoiement de réseaux. A cet effet, la Société du Grand Paris a d'ores et déjà imposé aux différents opérateurs en charge de ces travaux :

- d'informer tous les publics riverains des impacts des travaux sur leur vie quotidienne ;
- d'appliquer la charte éditoriale et graphique des travaux préparatoires, mise en place par la Société du Grand Paris, pour en améliorer la compréhension ;
- de transmettre toutes les informations nécessaires à la Société du Grand Paris pour la bonne communication d'ensemble.

En phase de travaux, la Société du Grand Paris mettra en place un dispositif de communication de proximité complet reposant sur le déploiement d'une communication homogène, cohérente et identitaire, afin de signaler les chantiers, d'en favoriser l'acceptabilité et d'inscrire le projet dans les territoires. Celui-ci reposera sur :

- le déploiement d'agents de proximité sur les sites en chantier, interlocuteurs privilégiés des habitants : ces agents interviendront sur un périmètre déterminé de façon à ce que tous les riverains bénéficient d'un interlocuteur identifié ;
- l'organisation régulière de réunions d'information et d'échanges (à l'échelle des quartiers) ;
- le déploiement d'une information sur les sites de chantier via la pose de panneaux informant sur les travaux en cours, leur durée, les entreprises chargées des travaux, ainsi que la pose d'une signalétique visant à accompagner au quotidien les riverains, habitants et automobilistes dans leurs déplacements ;
- l'organisation de visites des chantiers notamment pour les riverains, qui constituent le public prioritaire ;
- la diffusion de supports d'information pour garantir une information optimale de tous les acteurs concernés, comme par exemple : des lettres « Flash info », proposant une information localisée et circonscrite dans le temps, pour prévenir des perturbations (interventions sur les réseaux d'eau, de gaz, d'électricité, déplacement d'un arrêt de bus, modification ou restriction de circulation…), ou des lettres d'information à destination des riverains et des habitants permettant de faire régulièrement le point sur l'état d'avancement du projet ;
- la mise en place d'une information spécifique pour les voyageurs des lignes de transport en commun en correspondance avec la ligne 15 Est.

8. MODALITES DE SUIVI DES MESURES

Le maître d'ouvrage assurera le suivi des mesures prévues ci-dessus ou décrites dans la réponse de la Société du Grand Paris aux recommandations de la commission d'enquête de la manière qui suit.

Toutes les gares du Grand Paris Express, de même que les sites de maintenance, font l'objet de comités de pilotage dédiés, qui rassemblent, à chaque fois, les maires, les services de l'Etat, les présidents des établissements publics territoriaux et des conseils départementaux, les représentants d'Ile-de-France Mobilités et les entreprises de transport (SNCF Réseau et SNCF Mobilités, RATP) et les établissements publics d'aménagement éventuellement concernés. Chacune des réunions de comités de pilotage est préparée en amont par plusieurs réunions techniques. En complément des réunions d'information qu'il organise, le maître d'ouvrage intervient à la demande des élus lors des conseils municipaux et répond aux différentes interrogations des habitants, à l'occasion de réunions de quartier.

La concertation et la communication de proximité avec les habitants seront maintenues tout au long du projet, notamment pendant les travaux et jusqu'à un an après la mise en service.

Le projet fera l'objet de points d'avancement réguliers auprès des mairies concernées au moins une fois par an. A l'initiative ou avec l'accord des élus, des réunions d'information du public avec présentation de données factuelles pourront être organisées en ciblant plus directement la population concernée par la nature des travaux à réaliser, que ce soit avant, en cours de leur exécution et jusqu'à un an après la mise en service.

Ces moments réguliers de concertation de proximité seront des moments privilégiés de suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et du suivi de leurs effets sur l'environnement.

Un état d'avancement de la mise en œuvre des mesures sera établi par la Société du Grand Paris aux étapes suivantes :

- au démarrage des travaux ;
- une fois par an durant les travaux ;
- dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental ;
- éventuellement entre 3 et 5 ans après la mise en service pour la présentation du bilan économique, social et environnemental définitif pour émettre un avis sur les suites à y donner.

VU
Pour être annexé à mon arrêté 2018-1438
en date de ce jour 20 JUIN 2018

ANNEXE n° 2

Document accompagnant l'arrêté inter-préfectoral modifiant l'arrêté inter-préfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 déclarant l'utilité publique du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris en application de l'article L. 122-1 alinéa 5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération

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 ».*

A 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 - PRESENTATION DU PROJET :

Le projet de ligne 15 Est est constitué du tronçon reliant Saint-Denis Pleyel (gare non incluse) à Champigny Centre et constitue le réseau complémentaire structurant (ligne orange) 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. La réalisation du projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du schéma d'ensemble.

Ce projet, représente environ 23 kilomètres de ligne nouvelle et comprend la réalisation de onze gares (en excluant Saint-Denis Pleyel), la gare Champigny Centre étant en grande partie réalisée dans le cadre de la ligne rouge 15 sud. Elle constitue la dernière portion de la ligne 15 exploitée en rocade entre Champigny Centre et Saint-Denis Pleyel.

L'objet de la présente décision est de modifier le projet déclaré d'utilité publique par l'arrêté inter-préfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 sur les trois aspects suivants :

- l'implantation du site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR) et de maintenance des infrastructures (SMI), initialement prévu sur le site de La Garenne à Rosny-sous-Bois. La modification porte sur son déplacement vers le site de Montgolfier, sur la même commune. Elle porte également sur le déplacement du tunnel d'accès à ce SMR/SMI depuis la gare de Rosny Bois-Perrier et l'ouvrage annexe qui y est associé ;

- l'extension d'une emprise de chantier au niveau de l'ouvrage annexe 671, sur la commune de Bobigny, entre le faisceau ferroviaire, la RN186 et l'avenue Henri Barbusse ;

- l'extension d'une emprise de chantier au sud de la gare de Bondy sur la commune de Bondy.

II - MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION :

1. Caractères de l'utilité publique :

Le projet de métro automatique reliant Saint-Denis Pleyel (gare non incluse) à Champigny Centre 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 les secteurs de l'est et le nord-est francilien qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que le reste de la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois*

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 contribuera ainsi au désenclavement de l'est et du nord-est francilien et favorisera leur développement par 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 de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne ainsi que vers les pôles de formation, notamment universitaires, et les grands équipements de la région. 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 et notamment la Seine-et-Marne.

Son intégration à la ligne 15 de rocade permet notamment de faciliter les déplacements entre la Seine-Saint-Denis et 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).

- *Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique, et les bassins de vie*

La ligne 15 Est permet de relier plus efficacement les grands équipements ainsi que les pôles d'emplois actuels et futurs des territoires traversés aux principaux pôles d'habitat desservis par le réseau Grand Paris Express, et au-delà grâce aux correspondances nombreuses et efficaces avec le réseau existant.

- *Favoriser l'utilisation des transports en commun 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*

D'une longueur de 23 kilomètres en souterrain, la ligne 15 Est reliera Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, tout en desservant 12 communes de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Cette ligne renforcera le maillage des transports collectifs et la desserte fine des territoires en offrant des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (Lignes 14, 16, 17), et assurera également la liaison avec la capitale ou le reste de l'Île-de-France grâce aux correspondances des lignes de RER, métro, tramways et T Zen (4 lignes de RER, 5 lignes de métro et 3 lignes de tramway, le Tzen3 et la tangentielle nord). Les gares concernées prévoient également la possibilité d'un arrêt des Transilien.

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

La ligne 15 Est 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.

- *Décongestionner les lignes de transports en commun traversant la zone centrale de l'agglomération*

Le projet constitué du tronçon reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre de la ligne orange 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 Est, les trajets seront facilités entre les territoires densément peuplés situés au nord-est et à l'est de Paris, sur lesquels s'inscrit directement le projet de tronçon reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre. La ligne 15 Est 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 les RER A et RER E, le métro 5 ou la ligne de tramway T1).

- *Contribuer 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*

Le développement de l'offre de transports en commun, avec la réalisation de la ligne 15 Est, permet de favoriser le report modal depuis la voiture particulière ainsi que les phénomènes de polarisation autour des gares.

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. <u>Inconvénients du projet :</u>

L'étude d'impact comprise dans le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique présente les mesures prises en vue d'éviter, de réduire, et le 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.

Bien que la Société du Grand Paris ait dans la mesure du possible privilégié le domaine public pour implanter les gares et ouvrages annexes 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.

S'agissant du site du SMR/SMI, le site de la Garenne emportait un impact sur des parcelles privées d'activité mais aussi d'habitation alors que le site de Montgolfier concerne des parcelles privées d'activité ainsi que des emprises publiques qui sont en partie des délaissés. Aucune habitation n'est situé dans le périmètre du site de Montgolfier.

Les deux nouvelles emprises chantier, si elles ont un impact sur du foncier privé, permettent toutefois une réduction des nuisances subies par les territoires concernés.

3. Bilan :

Le coût de réalisation prévisionnel du projet constitué du tronçon Saint-Denis Pleyel (gare non incluse) – Champigny Centre y compris la maîtrise foncière et l'acquisition du matériel roulant, s'établit à 4 081 M€ 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 Est constitue ainsi un axe structurant du nord-est et de l'est de 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. L'effet économique et social de ce projet est donc très important. Les coûts retenus dans l'évaluation socio-économique du tronçon de la ligne 15 Est sont de 3,5 milliards d'euros en valeur 2010, pour des bénéfices compris entre 6 et 7,9 milliards d'euros suivant les méthodes de calcul utilisées.

L'arrivée de la ligne 15 Est offre l'opportunité de redynamiser une grande partie de l'est et du nord-est 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'Ile-de-France via les correspondances offertes avec les lignes desservant le nord et l'est du Grand Paris ainsi que la grande couronne, et contribue à l'allègement du trafic des lignes du réseau existant.

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

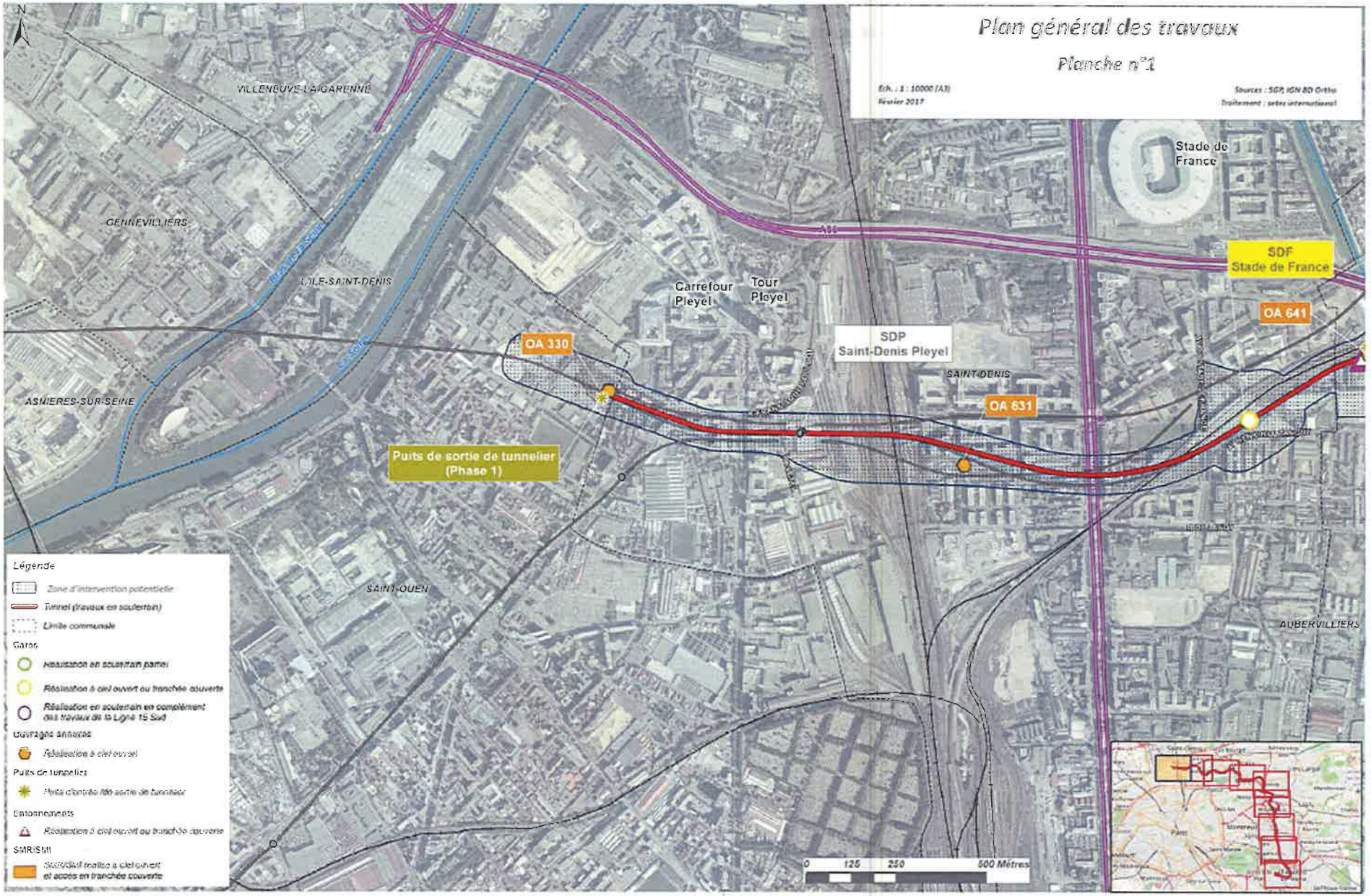
TRONÇON SAINT-DENIS PLEYEL <> CHAMPIGNY CENTRE *(LIGNE ORANGE – LIGNE 15 EST)*

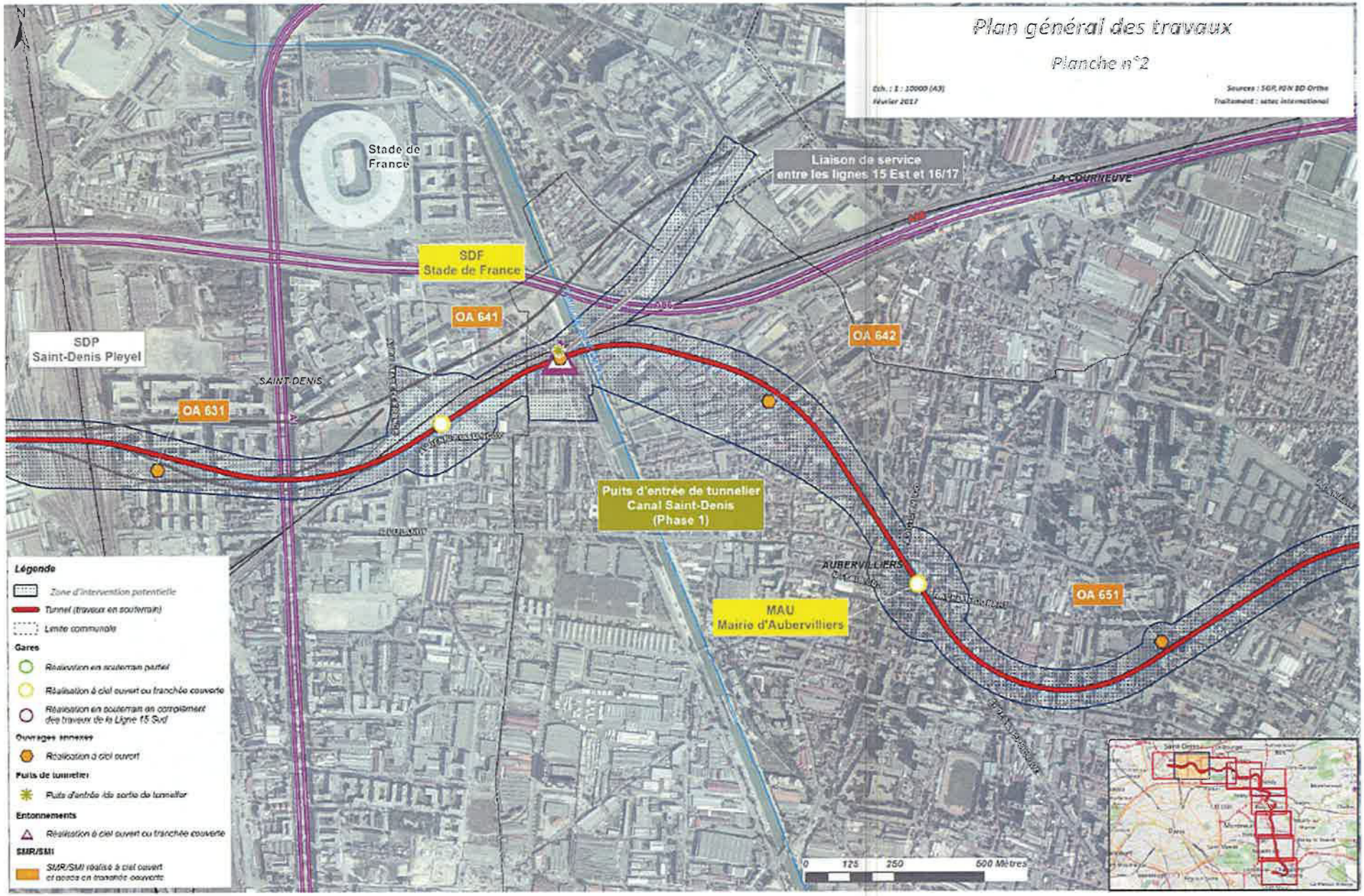
PLAN GENERAL DES TRAVAUX

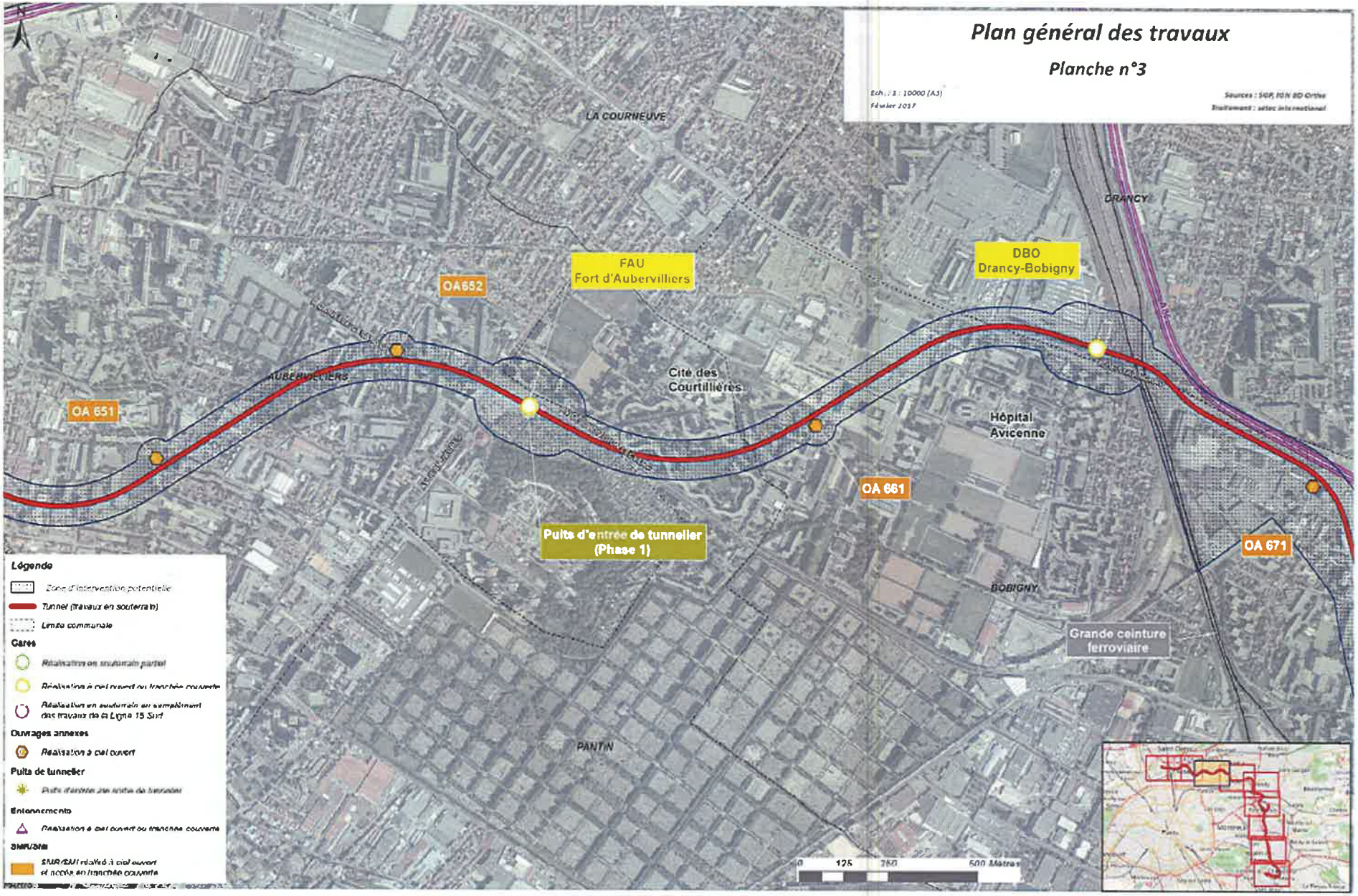
VU
Pour être annexé
à mon arrêté n°2018.1438
en date de ce jour 20 JUIN 2018

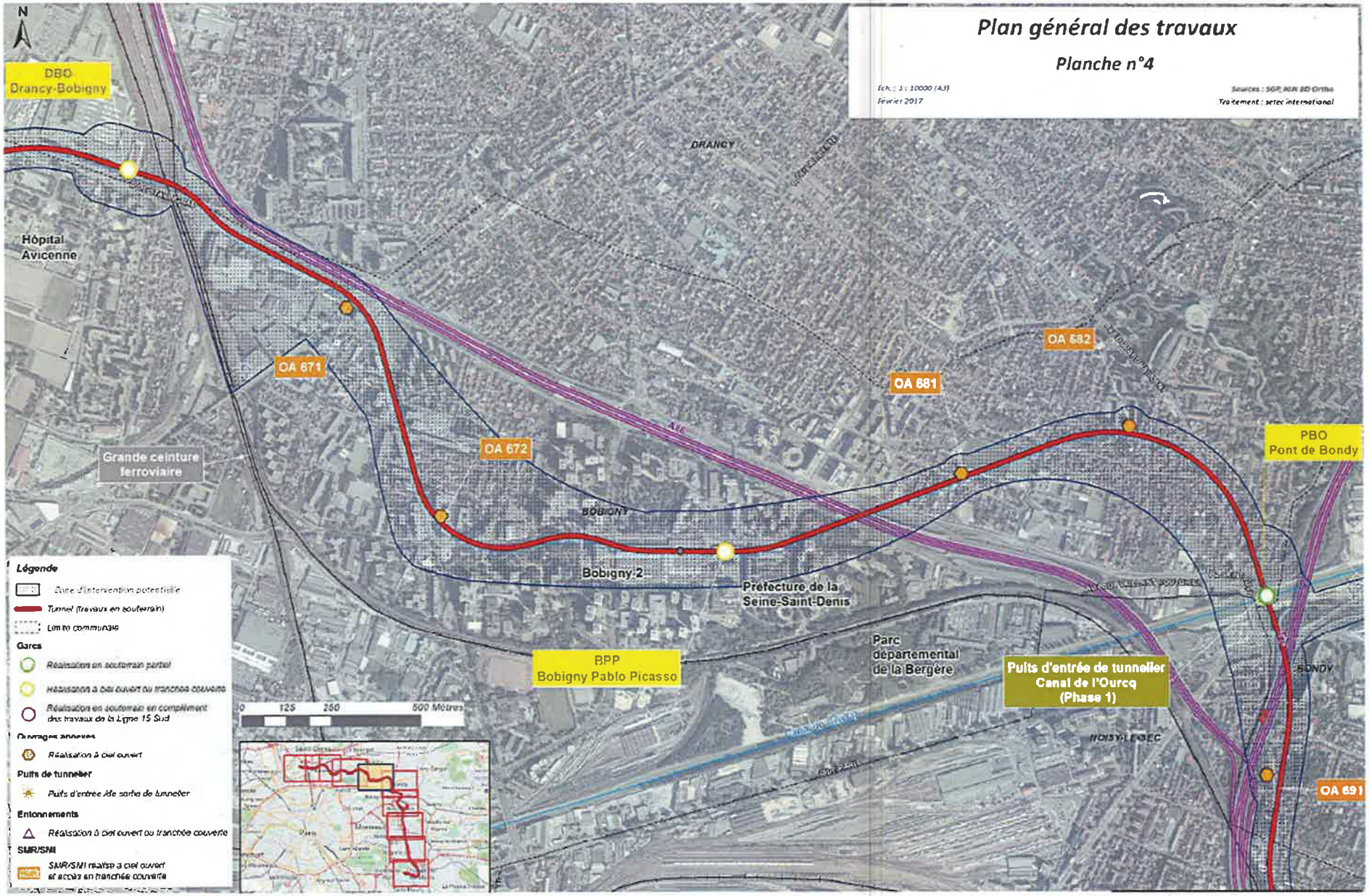
Annexe n° 1 de l'arrêté inter-préfectoral modifiant l'arrêté inter-préfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 déclarant l'utilité publique du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris en application de l'article L. 122-1 alinéa 5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois.

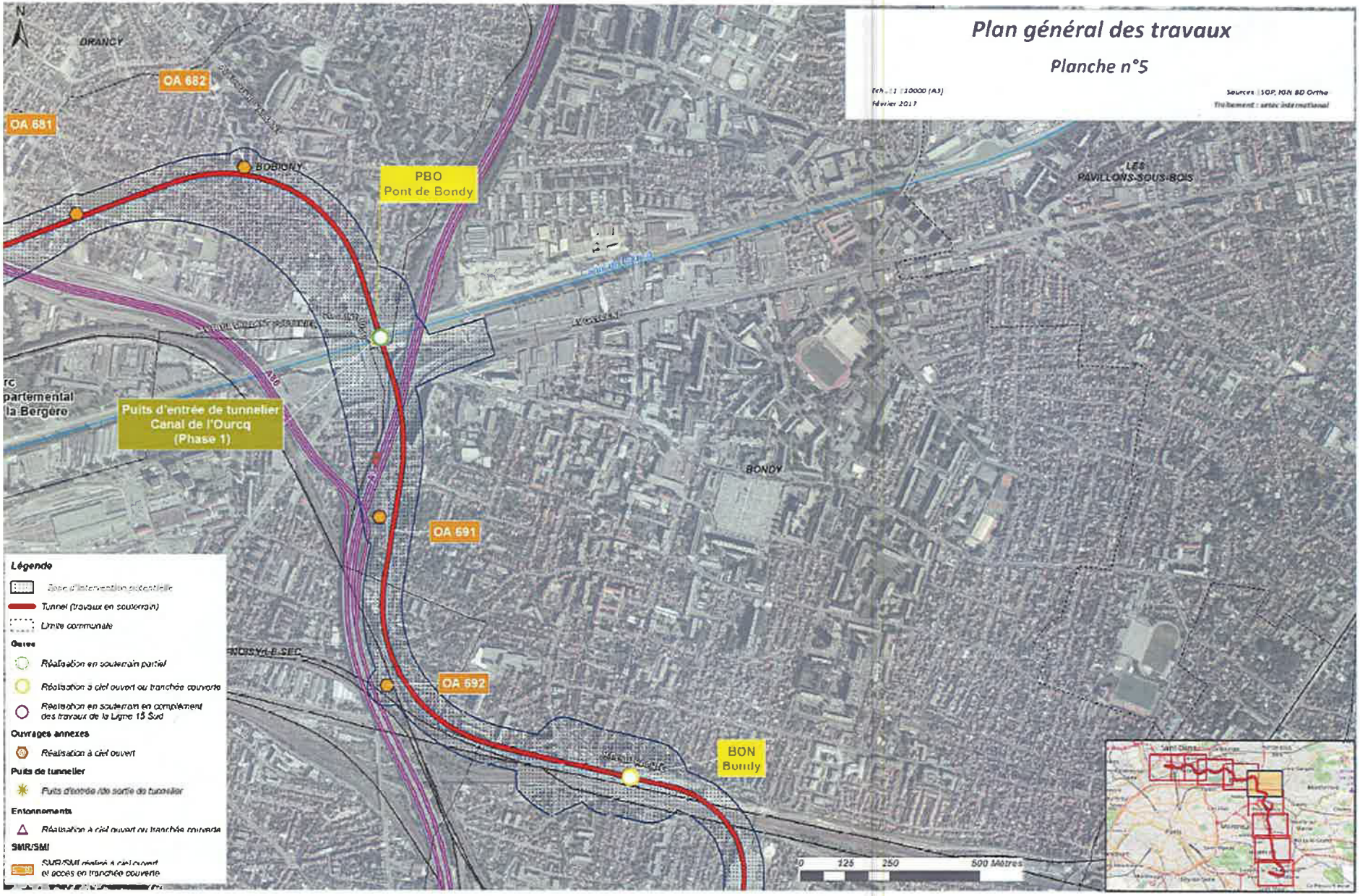
Société du Grand Paris

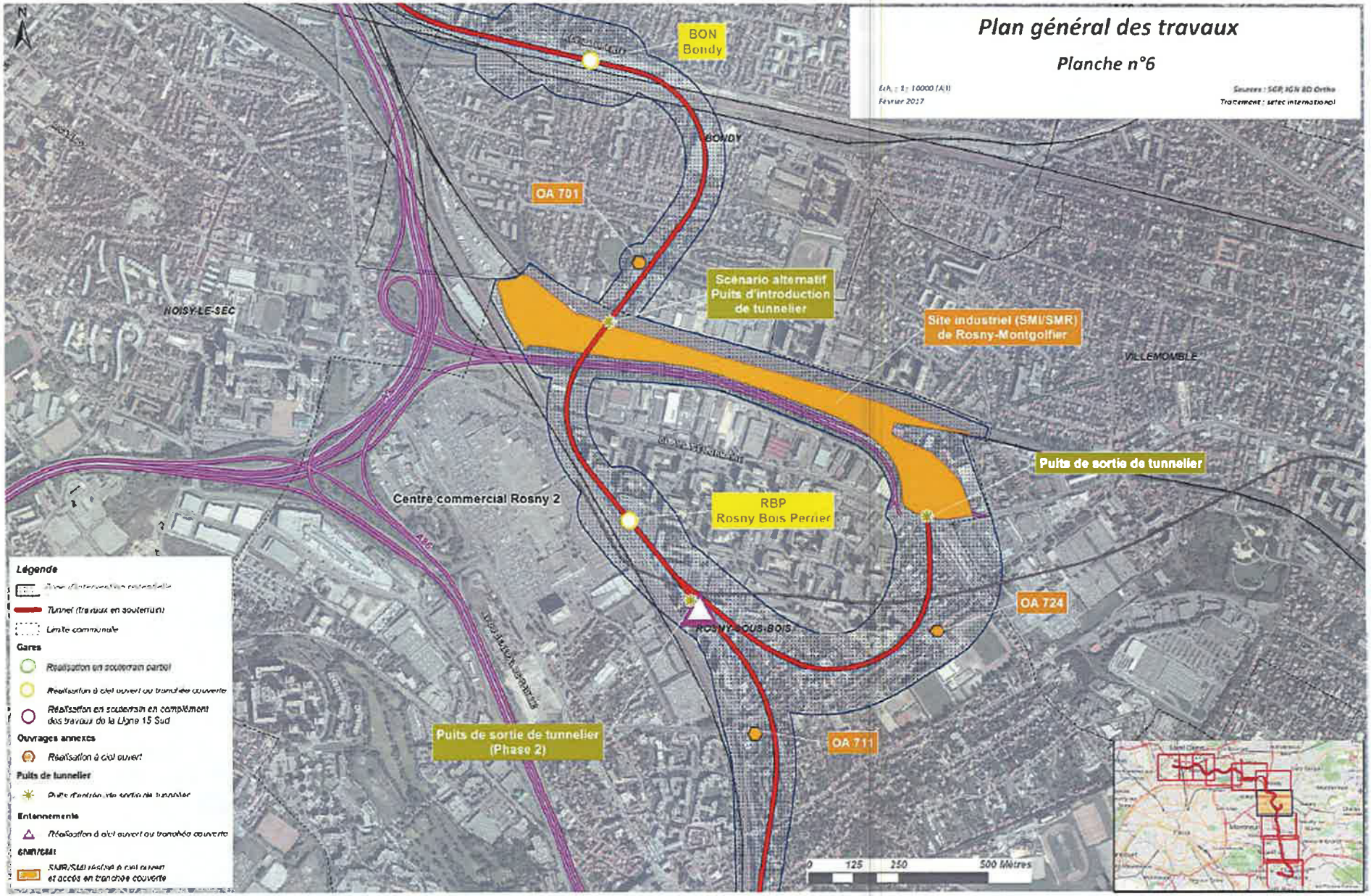

Plan général des travaux
Planche n°1
Éch. : 1 : 10000 (A3)
Février 2017
Sources : SGP, IGN BD Ortho
Traitement : cabinets internationaux
N
VILLENEUVE-LA-GARENNE
GENNEVILLIERS
L'ILE-SAINT-DENIS
ASNIERES-SUR-SEINE
SAINT-OUEN
SAINT-DENIS
AUBERVILLIERS
A86
Stade de France
SDF
Stade de France
Carrefour Pleyel
Tour Pleyel
SDP
Saint-Denis Pleyel
OA 330
OA 631
OA 641
Puits de sortie de tunnelier (Phase 1)
Légende
Zone d'intervention potentielle
Tunnel (travaux en souterrain)
Limite communale
Gares
Réalisation en souterrain parmi
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée ouverte
Réalisation en souterrain en complément des travaux de la Ligne 15 Sud
Ouvrages annexes
Réalisation à ciel ouvert
Puits de tunneliers
Puits d'entrée ou de sortie de tunnelier
Batonnements
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée ouverte
SMR/SMI
SMR/SMI réalisé à ciel ouvert et accès en tranchée couverte
0
125
250
500 Mètres

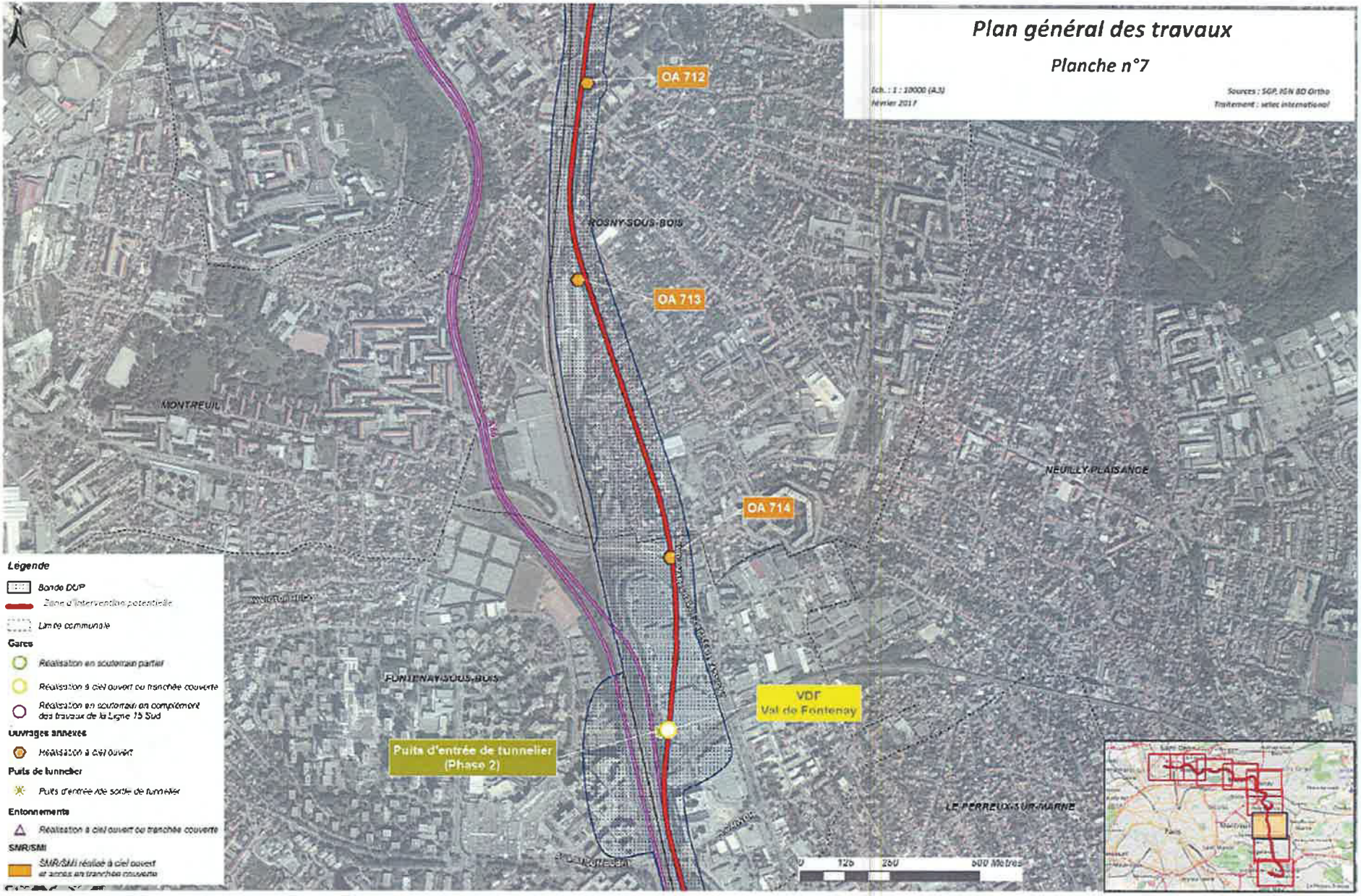

Plan général des travaux
Planche n°2
Ech. : 1 : 10000 (A3)
Février 2017
Sources : SGP, IGN BD Ortho
Traitement : setec international
Stade de France
Liaison de service entre les lignes 15 Est et 16/17
LA COURNEUVE
SDF Stade de France
OA 641
OA 642
SDP Saint-Denis Pleyel
SAINT-DENIS
OA 631
Puits d'entrée de tunnelier Canal Saint-Denis (Phase 1)
AUBERVILLIERS
MAU Mairie d'Aubervilliers
OA 651
Légende
Zone d'intervention potentielle
Tunnel (travaux en souterrain)
Limite communale
Gares
Réalisation en souterrain partiel
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
Réalisation en souterrain en complément des travaux de la Ligne 15 Sud
Ouvrages annexes
Réalisation à ciel ouvert
Puits de tunnelier
Puits d'entrée /de sortie de tunnelier
Entonnements
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
SMR/SMI
SMR/SMI réalisé à ciel ouvert et accès en tranchée couverte
0 125 250 500 Mètres

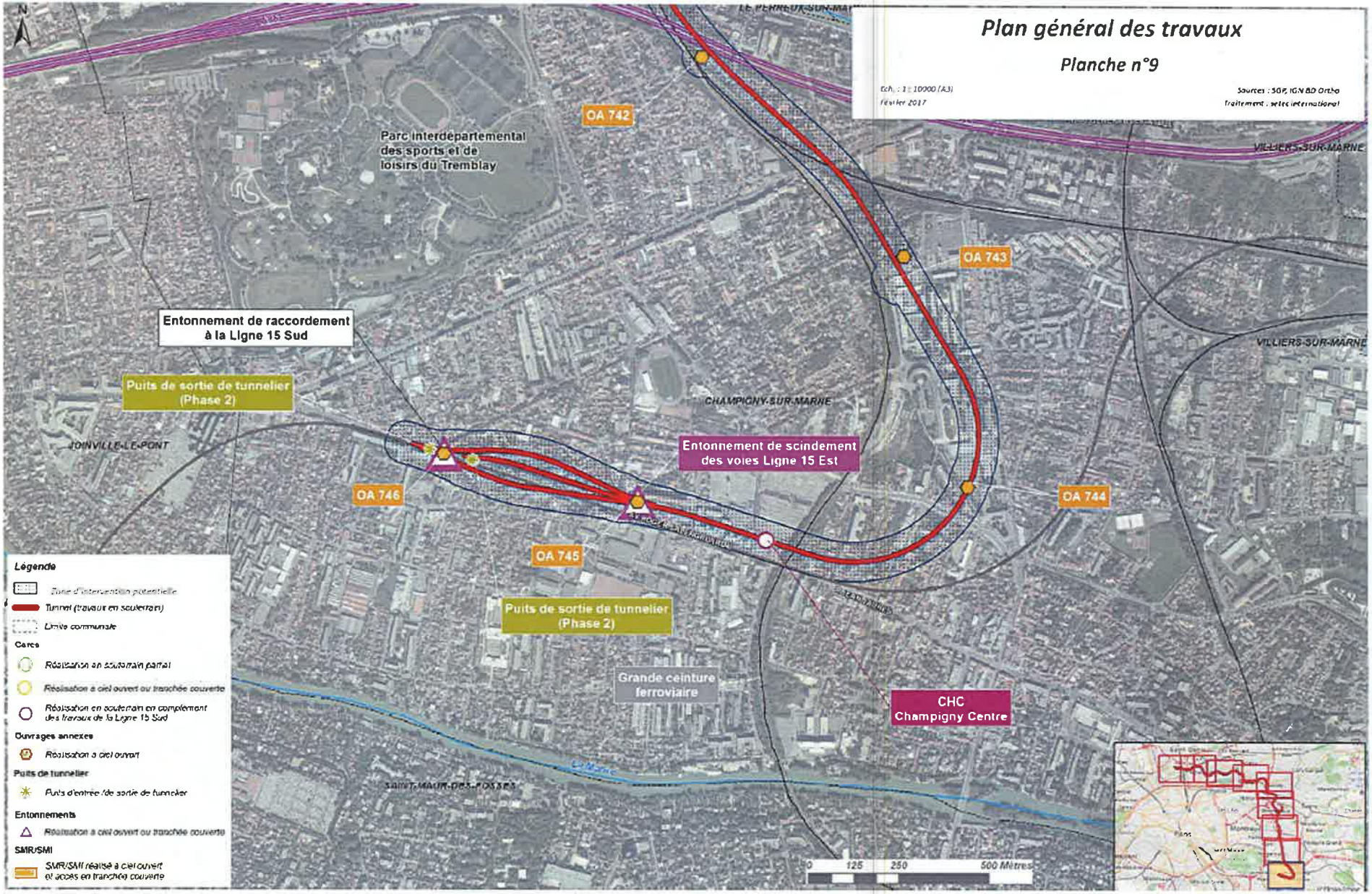

Plan général des travaux
Planche n°3
LA COURNEUVE
DRANCY
FAU
Fort d'Aubervilliers
OA652
DBO
Drancy-Bobigny
Cité des
Courtillières
AUBERVILLIERS
OA 651
Hôpital
Avicenne
OA 661
Puits d'entrée de tunnelier
(Phase 1)
OA 671
BOBIGNY
Grande ceinture
ferroviaire
PANTIN
Légende
Zone d'intervention potentielle
Tunnel (travaux en souterrain)
Limite communale
Gares
Ouvrages annexes
Réalisation à ciel ouvert
Puits de tunnelier
Entonnements
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
SNR/SAI
SNR/SAI réalisé à ciel ouvert
et accès en tranchée couverte
0
125
250
500 Mètres

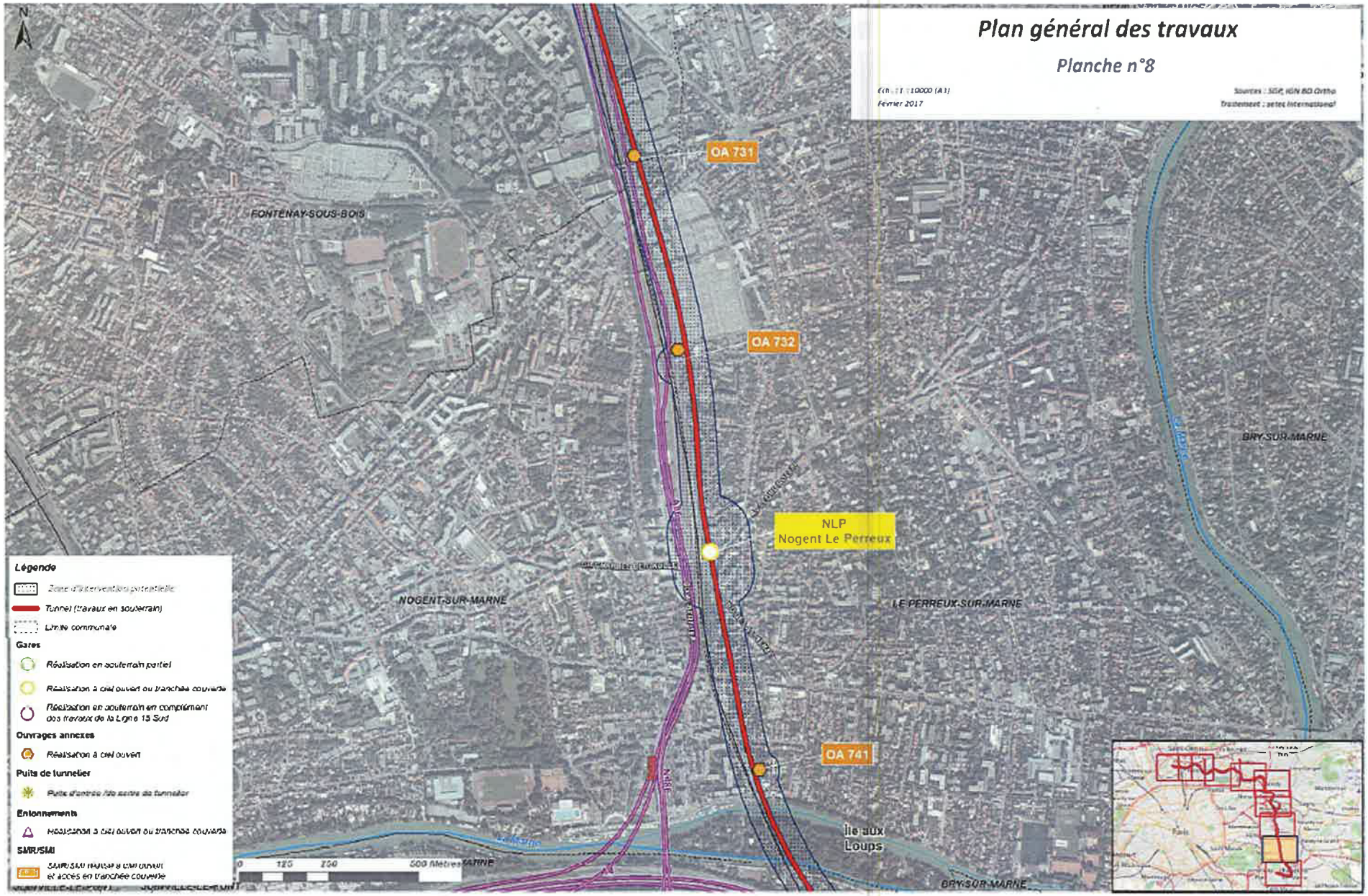

Plan général des travaux
Planche n°4
Ech. : 1 : 10000 (A3)
Février 2017
Sources : SGP, IGN BD Ortho
Traitement : setec international
N
DBO
Drancy-Bobigny
Hôpital
Avicenne
Grande ceinture
ferroviaire
OA 671
OA 672
OA 681
OA 682
OA 691
PBO
Pont de Bondy
BPP
Bobigny Pablo Picasso
Bobigny 2
Préfecture de la
Seine-Saint-Denis
Parc
départemental
de la Bergère
Puits d'entrée de tunnelier
Canal de l'Ourcq
(Phase 1)
DRANCY
BOBIGNY
BONDY
NOISY-LE-SEC
A86
Légende
Zone d'intervention potentielle
Tunnel (travaux en souterrain)
Limite communale
Gares
Réalisation en souterrain partiel
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
Réalisation en souterrain en complément des travaux de la Ligne 15 Sud
Ouvrages annexes
Réalisation à ciel ouvert
Puits de tunnelier
Puits d'entrée /de sortie de tunnelier
Entonnements
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
SMR/SMI
SMR/SMI réalisé à ciel ouvert et accès en tranchée couverte
0
125
250
500 Mètres


Plan général des travaux
Planche n°5
Tech. : 1/10000 (A3)
Février 2017
Sources : IGP, IGN, BD Ortho
Traitement : setec international
N
DRANCY
OA 682
OA 681
BOBIGNY
PBO
Pont de Bondy
LES
PAVILLONS-SOUS-BOIS
Puits d'entrée de tunnelier
Canal de l'Ourcq
(Phase 1)
BONDY
OA 591
OA 592
BON
Bondy
Légende
Zone d'intervention potentielle
Tunnel (travaux en souterrain)
Limite communale
Gares
Réalisation en souterrain partiel
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
Réalisation en souterrain en complément des travaux de la Ligne 15 Sud
Ouvrages annexes
Réalisation à ciel ouvert
Puits de tunnelier
Puits d'entrée /de sortie de tunnelier
Entonnements
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
SMR/SMI
SMR/SMI réalisé à ciel ouvert et accès en tranchée couverte
0
125
250
500 Mètres


Plan général des travaux
Planche n°6
Février 2017
Sources : SGP, IGN BD Ortho
Traitement : setec international
BON
Bondy
BONDY
OA 701
Scenario alternatif
Puits d'introduction
de tunnelier
Site industriel (SMI/SMR)
de Rosny-Montgolfier
VILLEMOMBLE
NOISY-LE-SEC
Puits de sortie de tunnelier
Centre commercial Rosny 2
RBP
Rosny Bois Perrier
OA 724
ROSNY-SOUS-BOIS
Puits de sortie de tunnelier
(Phase 2)
OA 711
Légende
Tunnel (travaux en souterrain)
Limite communale
Gares
Réalisation en souterrain partiel
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
Réalisation en souterrain en complément
des travaux de la Ligne 15 Sud
Ouvrages annexes
Réalisation à ciel ouvert
Puits de tunnelier
Enfoncements
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
SMR/SMI
SMR/SMI réalisé à ciel ouvert
et accès en tranchée couverte
0
125
250
500 Mètres


Plan général des travaux
Planche n°7
Ech. : 1 : 10000 (A3)
février 2017
Sources : SGP, IGN BD Ortho
Traitement : setec international
OA 712
OA 713
OA 714
ROSNY-SOUS-BOIS
MONTREUIL
NEUILLY-PLAISANCE
FONTENAY-SOUS-BOIS
LE PERREUX-SUR-MARNE
VDF
Val de Fontenay
Puits d'entrée de tunnelier
(Phase 2)
Légende
Bande DUP
Zone d'intervention potentielle
Limite communale
Gares
Réalisation en souterrain partiel
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
Réalisation en souterrain en complément des travaux de la Ligne 15 Sud
Ouvrages annexes
Réalisation à ciel ouvert
Puits de tunnelier
Puits d'entrée de sortie de tunnelier
Entonnements
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
SNR/SMI
SNR/SMI réalisé à ciel ouvert et zones en tranchée couverte
0
125
250
500 Mètres


Plan général des travaux
Planche n°9
Ech. : 1 : 10000 (A3)
février 2017
Sources : SGP, IGN BD Ortho
traitement : setec international
Parc interdépartemental des sports et de loisirs du Tremblay
OA 742
OA 743
OA 744
OA 745
OA 746
Entonnement de raccordement à la Ligne 15 Sud
Puits de sortie de tunnelier (Phase 2)
Entonnement de scindement des voies Ligne 15 Est
Puits de sortie de tunnelier (Phase 2)
Grande ceinture ferroviaire
CHC Champigny Centre
JOINVILLE-LE-PONT
CHAMPIGNY-SUR-MARNE
VILLIERS-SUR-MARNE
SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS
La Marne
Légende
Zone d'intervention potentielle
Tunnel (travaux en souterrain)
Limite communale
Gares
Réalisation en souterrain partiel
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
Réalisation en souterrain en complément des travaux de la Ligne 15 Sud
Ouvrages annexes
Réalisation à ciel ouvert
Puits de tunnelier
Puits d'entrée / de sortie de tunnelier
Entonnements
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
SMR/SMI
SMR/SMI réalisé à ciel ouvert et accès en tranchée couverte
0 125 250 500 Mètres


Plan général des travaux
Planche n°8
Février 2017
OA 731
OA 732
OA 741
NLP
Nogent Le Perreux
FONTENAY-SOUS-BOIS
NOGENT-SUR-MARNE
LE PERREUX-SUR-MARNE
BRY-SUR-MARNE
Ile aux Loups
Légende
Tunnel (travaux en souterrain)
Limite communale
Gares
Réalisation en souterrain partiel
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
Réalisation en souterrain en complément des travaux de la Ligne 15 Sud
Ouvrages annexes
Réalisation à ciel ouvert
Puits de tunnelier
Puits d'entrée ou sortie de tunnelier
Entonnements
Réalisation à ciel ouvert ou tranchée couverte
SMR/SMI
0
125
250
500 Mètres

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS
DIRECTION DE LA COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DE L'APPUI TERRITORIAL
Bureau de l'utilité publiques et des affaires foncières

PREFECTURE DU VAL-DE-MARNE
DIRECTION DE LA COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DE L'APPUI TERRITORIAL
Bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique

ARRETE INTER-PREFECTORAL

N° 2018 -1438 du 20 JUIN 2018

Arrêté portant modification de la déclaration d'utilité publique relative aux travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est / orange du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre « Saint-Denis Pleyel » (gare exclue) et « Champigny centre », prononcée par l'arrêté n° 2017-0325 du 13 février 2017, et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois

Communes de Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Villemomble et Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis)

Communes de Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne)

Le préfet de la Seine-Saint-Denis,
Officier de la Légion d'honneur,
Officier de l'ordre national du Mérite,

Le préfet du Val-de-Marne
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'ordre national du Mérite,

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code des transports ;

Vu le code du patrimoine ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu la loi n°65-557 du 10 juillet 1965 modifiée fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis ;

Vu la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris ;

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

Vu le décret n°2010-756 du 7 juillet 2010 modifié relatif à la Société du Grand Paris (SGP) ;

Vu le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics ;

Vu le décret n°2015-1572 du 2 décembre 2015 relatif à l'établissement d'une servitude d'utilité publique en tréfonds ;

Vu le décret du 8 septembre 2016 portant nomination de Monsieur Pierre-André DURAND en qualité de préfet de la Seine-Saint-Denis ;

Vu le décret du 24 février 2017 portant nomination de Monsieur Laurent PREVOST en qualité de préfet du Val-de-Marne ;

Vu le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Rosny-sous-Bois ;

Vu la convention de transfert à la SGP de la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est (orange) du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris conclue le 28 avril 2015 entre le Syndicat des transports d'île de France (STIF) et la SGP ;

Vu l'avis 2016-n° 37 rendu le 19 février 2016 par le commissaire général à l'investissement (CGI) et le rapport de contre-expertise sur le dossier d'évaluation socio-économique du tronçon de la ligne 15 Est du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est / orange du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre « Saint-Denis Pleyel » (gare exclue) et « Champigny centre » et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne ;

Vu la lettre du 11 avril 2017 par laquelle le préfet de la Seine-Saint-Denis informe le préfet du Val-de-Marne du dépôt prochain, par la SGP, d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, et lui propose, conformément aux dispositions de l'article R.123-3 du code de l'environnement, de coordonner l'enquête publique unique ;

Vu la lettre du 21 avril 2017 par laquelle le préfet du Val-de-Marne accepte que l'enquête publique unique soit coordonnée par le préfet de la Seine-Saint-Denis ;

Vu les lettres du président du directoire de la SGP, adressées aux préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, le 27 avril 2017, relatives à la transmission du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant la ligne 15 Est/orange du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre « Saint-Denis Pleyel » et « Champigny centre » ;

Vu la délibération n°2017/419 du 28 juin 2017 du conseil du STIF portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative ;

Vu le procès-verbal de la réunion des personnes publiques associées, qui s'est déroulée le 25 juillet 2017, en vue de l'examen conjoint du dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois, nécessaire à la déclaration d'utilité publique modificative ;

Vu l'avis délibéré n° 2017-33 du 26 juillet 2017 de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) sur la modification de la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Est du réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu l'avis délibéré n° 2017-47 du 1er août 2017 de la Mission régionale d'Autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France sur le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Rosny-sous-Bois pour permettre la réalisation du Grand Paris Express (ligne 15 Est) ;

Vu l'avis de la direction nationale d'interventions domaniales de la direction de l'immobilier de l'État, en date du 18 septembre 2017 ;

Vu la décision de la présidente du tribunal administratif de Montreuil n° E17000025/93 du 12 juillet 2017 portant désignation des membres de la commission d'enquête ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-2645 du 13 septembre 2017 prescrivant la réalisation d'une enquête publique unique du 19 octobre au 23 novembre 2017 inclus et regroupant une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant la ligne 15 Est/orange du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre « Saint-Denis Pleyel » et « Champigny centre », menée sur les communes de Bobigny, Bondy, Rosny-sous-Bois et Villemomble, concernées par la modification du périmètre d'intervention potentielle, ainsi qu'une enquête pour la mise en compatibilité du PLU de la commune de Rosny-sous-Bois, rendue nécessaire par l'une des modifications apportées au projet ;

Vu les dossiers soumis à l'enquête publique ;

Vu le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête daté du 9 février 2018, en particulier son avis favorable sans réserve, assorti de trois recommandations, relatif à la déclaration d'utilité publique modificative, et son avis favorable sans réserve à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Rosny-sous-Bois ;

Vu la lettre du préfet de la Seine-Saint-Denis du 12 mars 2018, adressée au président de l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est et reçue le 14 mars 2018, l'invitant à faire délibérer le conseil de territoire sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois (93) dans un délai de deux mois, au terme duquel l'avis est réputé favorable ;

Vu la délibération n° D 2018-10 du directoire de la SGP du 10 avril 2018 adoptant les réponses aux recommandations émises par la commission dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Est ;

Vu le courrier du 30 mai 2018 du membre du directoire de la SGP, accompagné des documents nécessaires à la déclaration d'utilité publique ;

Considérant l'impératif, pour la réalisation du projet, d'acquérir les biens immobiliers et d'établir des servitudes d'utilité publique en tréfonds concernant les emprises nécessaires à la réalisation du projet ;

Sur proposition des secrétaires généraux des préfectures de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne :

ARRÊTENT

Article 1er : L'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est / orange du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre « Saint-Denis Pleyel » (gare exclue) et « Champigny centre » est modifié, dans les conditions du présent arrêté, afin de tenir compte des évolutions du périmètre d'intervention potentielle ci-après :

– nouvelle implantation du site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR) et de maintenance des infrastructures (SMI) sur le site de Montgolfier à Rosny-sous-Bois, en lieu et place du site de la Garenne sur la même commune, impliquant le déplacement du tunnel de raccordement (qui concerne également la commune de Villemomble) et l'implantation d'un seul ouvrage annexe au lieu de deux dans le projet objet de la déclaration d'utilité publique initiale ;

– élargissement de l'emprise de chantier au niveau de l'ouvrage annexe n° 671, sur la commune de Bobigny, entre le faisceau ferroviaire, la RN186 et l'avenue Henri Barbusse ;

– élargissement de l'emprise chantier au sud-ouest de la gare de Bondy, sur la commune de Bondy.

Article 2 : La réalisation des travaux correspondant aux évolutions du projet mentionnées à l'article 1er sont déclarés d'utilité publique et urgents au bénéfice de la Société du Grand Paris.

Les plans annexés au présent arrêté (annexe 1), relatifs au plan général des travaux, se substituent à ceux annexés à l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017 (annexe 1).

Article 3 : La présente déclaration d'utilité publique modificative tient lieu de déclaration de projet, conformément aux dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Un document annexé au présent arrêté (annexe 2) expose les motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet ainsi modifié.

Article 4 : Le présent arrêté emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Rosny-sous-Bois, conformément aux plans et documents annexés au présent arrêté (annexe 3).

Le maire de cette commune et le président de l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est procéderont aux mesures de publicité prévues au premier alinéa de l'article R. 153-21 du code de l'urbanisme, en indiquant le lieu où il peut être pris connaissance des plans et documents mentionnés à l'alinéa précédent.

Article 5 : La Société du Grand Paris assure la réalisation et le suivi des mesures destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet (déclaré d'utilité publique par l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017 modifié par le présent arrêté) sur l'environnement ou la santé humaine, conformément au document annexé au présent arrêté (annexe 4).

Article 6 : Dès lors qu'elles ne sont pas modifiées par le présent arrêté, ou contraires dans leurs effets aux dispositions du présent arrêté, les dispositions de l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017 demeurent pleinement applicables.

En particulier :

– le présent arrêté ne remet pas en cause les mises en compatibilité de document d'urbanisme prononcées par l'arrêté de déclaration d'utilité publique initial ;

– les dispositions relatives à l'expropriation partielle d'immeubles relevant du statut de la copropriété s'appliquent à l'ensemble des biens susceptibles d'être expropriés au titre du projet modifié, en ce compris ceux concernés par les évolutions apportées au projet ;

– le délai de cinq ans à compter de la date l'arrêté de déclaration d'utilité publique initial fixé pour procéder à l'expropriation est inchangé.

Article 7 : Le présent arrêté sera publié au bulletin d'informations administratives de la préfecture de la Seine-Saint-Denis et au recueil des actes administratifs de la préfecture du Val-de-Marne.

Il sera également inséré dans deux journaux d'annonces judiciaires et légales diffusés dans les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, par les soins et aux frais de la Société du Grand Paris.

Il sera, en outre, rendu public par affichage, pour un délai de deux mois, dans les mairies des communes suivantes : Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Villemomble et Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) ; Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne). L'accomplissement de cette mesure incombera aux maires, qui en certifieront chacun la réalisation.

Les annexes au présent arrêté seront consultables auprès des préfectures de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, de la Société du Grand Paris (30, avenue des Fruitiers, 93200 Saint-Denis), à l'exception des plans et documents de l'annexe n°3, consultables auprès de la préfecture de la Seine-Saint-Denis ainsi que dans les conditions prévues à l'article 4 du présent arrêté.

Article 8 : Le présent arrêté peut être déféré au tribunal administratif de Montreuil dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 9 : Les secrétaires généraux des préfectures de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, les sous-préfets des arrondissements concernés, les maires de Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Villemomble et Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), de Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne), le président de l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est et le président du directoire de la Société du Grand Paris sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait le 20 JUIN 2018

Le préfet de la Seine-Saint-Denis

Pierre-André DURAND

Le préfet du Val-de-Marne

Laurent PRÉVOST