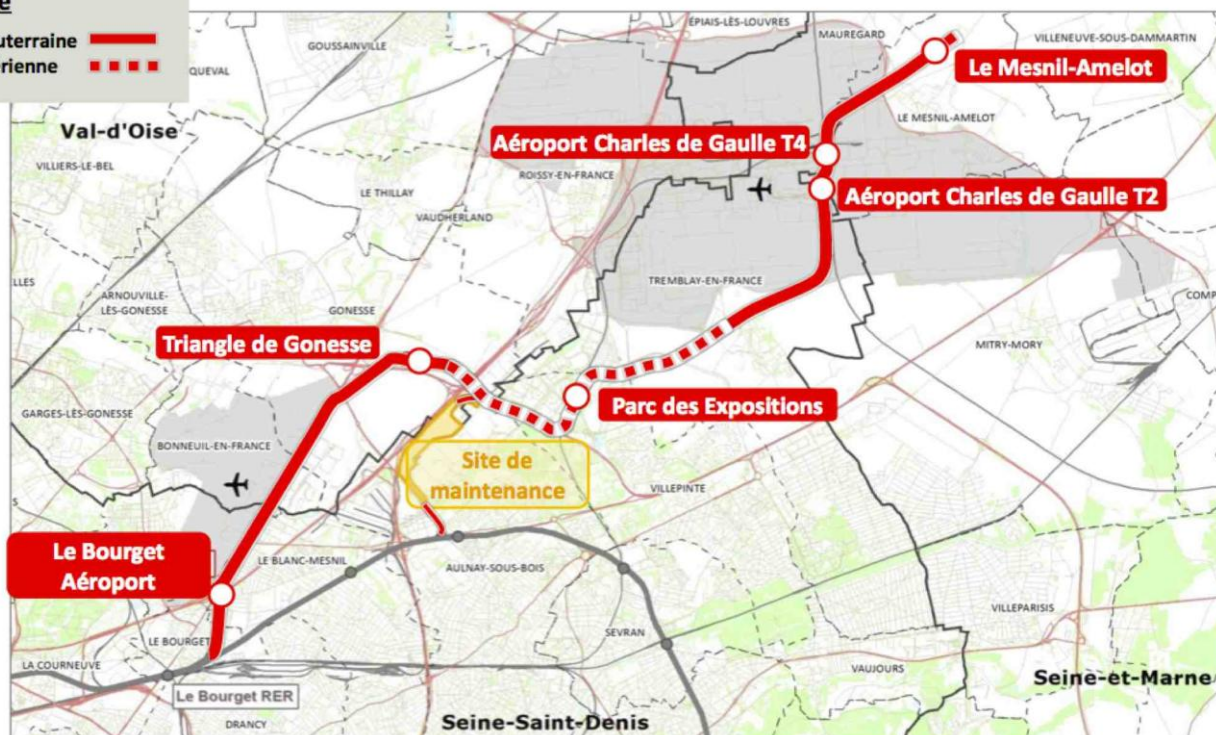


ENQUETE PUBLIQUE préalable à :

- la déclaration d'utilité publique du **PROJET DE LIGNE ROUGE 17 NORD du RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC du GRAND PARIS** entre les gares Le BOURGET RER (gare non incluse) et Le Mesnil-Amelot
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des Communes concernées

Légende

Partie souterraine ———
Partie aérienne - - - - -



Enquête publique du 25 avril au 31 mai 2016 inclus

TOME 2
CONCLUSIONS et AVIS de la COMMISSION D'ENQUÊTE
Juillet 2016

Président de la commission : François NAU

Membres titulaires : Jean Culdaut, Annie Le Feuvre, Marc Allart, Alain Legouhy

Membres suppléants : Jean-Charles Kolsky, Jacqueline Tchatalian

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUÊTE

LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 3 TOMES SUIVANTS :

**TOME 1 :
RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**TOME 2 :
CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION
D'ENQUÊTE**

**TOME 3 :
ANNEXES AU RAPPORT DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE
PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS
GRILLES DE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS
MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE**

Table des matières

1 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'UTILITE PUBLIQUE DE LA LIGNE 17 NORD	8
1 Le projet de la ligne 17 Nord et son contexte	9
2.L'enquête publique et l'expression du public	11
3 L'analyse bilancielle du projet	15
4 L'appréciation du projet	22
5 Conclusions motivées de la commission d'enquête sur le projet	34
6 L'avis de la commission d'enquête sur le projet de DUP de la ligne 17 Nord	38
2 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES PAR LA LIGNE 17 NORD	40
2.1 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DU BLANC-MESNIL	42
2.1.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord	44
2.1.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville du Blanc-Mesnil.....	45
2.1.3. Analyse des observations	50
2.1.4 Conclusions de la commission d'enquête	51
2.2 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE DUGNY	53
2.2.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord	55
2.2.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de DUGNY.....	56
2.2.3 Analyse des observations.	60
2.2.4 Conclusions de la commission d'enquête	61
2.3 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE TREMBLAY-EN-FRANCE	62

2.3.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord	64
2.3.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Tremblay-en-France .	65
2.3.3 Conclusions de la commission d'enquête	73
2.4 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE VILLEPINTE	76
2.4.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord	78
2.4.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	79
2.4.3 Analyse des observations.	84
2.4.5 Conclusions de la commission d'enquête	84
2.5 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA VILLE DE BONNEUIL-EN-FRANCE.....	86
2.5.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord	88
2.5.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Bonneuil-en-France ..	89
2.5.3 Analyse des observations.	94
2.5.4 Conclusions de la commission d'enquête	95
2.6 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DU MESNIL-AMELOT	96
2.6.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord	98
2.6.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville du Mesnil-Amelot.....	99
2.6.3 Analyse des observations.	105
2.6.4 Conclusions de la commission d'enquête	106
2.7 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME D'AULNAY-SOUS-BOIS	109
2.7.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord.....	111
2.7.2 Les secteurs impactés par le projet.....	112

2.7.3 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville d'Aulnay-sous-Bois.....	113
2.7.4 Analyse des observations	115
2.7.5 Conclusions de la commission d'enquête	115
2.8 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE GONESSE	117
2.8.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord	119
2.8.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Gonesse	120
2.8.3 Analyse des observations	128
2.8.4 Conclusions de la commission d'enquête	128

1 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'UTILITE PUBLIQUE DE LA LIGNE 17 NORD

1 Le projet de la ligne 17 Nord et son contexte

Le projet de la ligne 17 Nord s'inscrit dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011.

Ce réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile - de -France. Le réseau complet d'une longueur de 200 km comporte 72 gares.

Le programme correspondant à ce réseau comprend les lignes 15, 16, 17, 18, le prolongement de la ligne 11, et les prolongements de la ligne 14. Compte tenu de l'ampleur du programme et de son étendue géographique, le réseau a été décomposé pour sa mise en œuvre opérationnelle en plusieurs tronçons correspondant à des sections de lignes fonctionnelles et cohérentes. Chacun constitue un projet qui fait l'objet de procédures d'études, de consultation, de concertation et d'enquêtes publiques séparées et échelonnées dans le temps.

Conformément à l'article 4 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les projets d'infrastructure qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble de ce réseau doivent être déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Les enquêtes publiques doivent être ouvertes dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret approuvant le schéma d'ensemble.

La présente enquête publique concerne l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique de la ligne 17 Nord entre les gares Le Bourget RER (non incluse) et Le Mesnil-Amelot, ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 8 communes suivantes:

- Aulnay-sous-Bois ;
- Le Blanc-Mesnil ;
- Dugny ;
- Tremblay-en-France ;
- Villepinte ;
- Bonneuil-en-France ;
- Gonesse ;
- Le Mesnil-Amelot.

De Saint-Denis-Pleyel au Mesnil-Amelot, la ligne 17 dans son intégralité parcourt environ 26 km et comprend 9 gares. De la gare Saint-Denis-Pleyel à la gare du Bourget-RER, la ligne 17 présente un tronc commun avec la ligne 16 reliant Saint-Denis-Pleyel à Noisy-Champs.

Le projet comprenant la ligne 16, la ligne 17 sud et le prolongement nord de la ligne 14 a été déclaré d'utilité publique par le décret 2015-1791 du 28 décembre 2015.

Le projet de la ligne 17 Nord représente un linéaire d'environ 20 km de ligne nouvelle, dont 6 kilomètres en aérien, et comprend 6 gares, dont 3 sont en correspondance avec des lignes

structurantes de transport en commun existantes ou en projet : Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Aéroport Charles de Gaulle T2 ; les 3 autres gares sont Le Bourget Aéroport, Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil-Amelot. La gare Le Bourget RER ne fait pas partie du périmètre du projet. La ligne est souterraine du Bourget RER au Triangle de Gonesse. Du Triangle de Gonesse au Parc des Expositions, la ligne 17 Nord est en viaduc et longe l'emprise réservée au projet du lien RER D–RER B (Barreau de Gonesse) desservant également ces deux gares.

Le projet est décomposé en 2 phases :

- De la gare Aéroport du Bourget à Roissy CDG : mise en service en 2024 ;
- De Roissy CDG à Le Mesnil-Amelot : mise en service en 2030.

La vitesse commerciale sur ce tronçon est supérieure à 60 km/h ; cela correspond à un temps de parcours inférieur à 20 minutes entre les gares Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot. Le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot sera exploité avec le matériel roulant qui circulera sur l'ensemble de la ligne 17: trains à roulement fer, d'au moins 2,80 m de large et d'une longueur d'environ 54 m, avec une capacité de 500 places par train.

A la réalisation du tracé et des nouvelles gares, s'ajoute celle des ouvrages annexes nécessaires au bon fonctionnement de la ligne (accès de secours, ventilation, ...).

Le projet présenté à l'enquête publique comprend également un site de maintenance commun aux deux lignes 16 et 17, ainsi que les raccordements à ces lignes. Ce site de maintenance, implanté majoritairement sur le territoire de la commune d'Aulnay-sous-Bois, ainsi que sur celui de la commune de Gonesse, doit servir à l'exploitation des lignes 16 et 17, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant des deux lignes, ainsi qu'à la maintenance de leurs infrastructures. Sur ce site sera également implanté le poste de commandement centralisé (PCC) de ces lignes.

Le projet dessert les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne ; 10 communes sont concernées directement par la réalisation de ce projet : Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Tremblay-en-France, Villepinte, Bonneuil-en-France, Gonesse, Le Mesnil-Amelot, Mauregard.

L'ensemble du tronçon Le Bourget RER–Le Mesnil-Amelot répond à un objectif d'amélioration de la desserte en transports en commun de grands équipements d'envergure métropolitaine et nationale, ainsi que des bassins d'emplois constitués en synergie avec ces derniers. Le projet s'inscrit par ailleurs en lien direct avec les opérations d'aménagement et de développement engagées sur les territoires traversés, caractérisés par une forte présence d'activités logistiques ou tertiaires en étroite interaction avec les deux plateformes aéroportuaires du Bourget et de Roissy-Charles de Gaulle.

Le projet doit desservir le Triangle de Gonesse dont l'urbanisation prévue dans le cadre de la ZAC est conditionnée par la réalisation du projet de la ligne 17 Nord. Cet aménagement comprend le projet EuropaCity soumis à un débat public simultané à la présente enquête publique.

Le projet peut être concerné par la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024 et éventuellement par le projet d'Exposition Universelle en 2025 .

2.L'enquête publique et l'expression du public

L' enquête publique relative à ligne 17 Nord s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016, soit 37 jours consécutifs. Cette enquête vient dans le prolongement de la concertation renforcée que la Société du Grand Paris avait organisée du 20 novembre au 20 décembre 2014 sous l'égide de la Commission nationale du débat public.

Le Préfet de la région d'Ile-de-France, autorité organisatrice de l'enquête publique et responsable du projet, a signé le 30 mars 2016 l'arrêté portant organisation de l'enquête publique relative la ligne 17 Nord .

L'enquête a été ouverte dans les 3 Préfectures concernées et les 10 communes traversées par le projet (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Bonneuil-en-France , Gonesse, Tremblay-en-France, Villepinte, Le Mesnil-Amelot, Mauregard) où les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public. Le siège de l'enquête était situé à la préfecture de la région d'Ile-de-France.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête. Ce dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet dédié à la présente enquête publique.

Ce site internet a permis au public de consulter le dossier d'enquête, de déposer ses observations sur un registre dématérialisé, et de consulter ce registre. Les observations correspondantes ont été annexées au registre d'enquête ouvert au siège de l'enquête.

27 permanences ont été tenues dans les 10 communes traversées par le projet.

2 réunions publiques d'échanges et d'information se sont tenues, l'une à Gonesse le 10 mai 2016, l'autre au Mesnil-Amelot le 17 mai 2016. Elles ont rassemblé au total 170 personnes.

Aucun incident n'a été signalé au cours de l'enquête.

Les observations recueillies se répartissent ainsi :

- 497 observations sur le registre dématérialisé ouvert sur le site internet dédié au projet;
- 24 observations sur les registres mis à disposition du public sur les lieux d'enquête ;
- 7 courriers adressés au président de la commission d'enquête ;
- 26 au cours des 2 réunions publiques à Gonesse le 10 mai et au Mesnil-Amelot, le 17 mai 2016 ;

soit un total de 554 observations récupérées selon les 4 modes de recueil .

Ainsi, cette enquête publique a suscité une participation du public limitée, malgré les enjeux importants du projet notamment pour les activités économiques concernées. La fréquentation des lieux d'enquête et des permanences a été faible.

Le dispositif de publicité, d'information et de communication sur l'enquête, similaire à celui des précédentes enquêtes, ne peut être considéré comme une cause de cette désaffection du public.

Le site dédié à l'enquête a été le moyen le plus utilisé par le public pour déposer ses observations. Ce moyen a suscité une multiplication d'observations répétitives, notamment sur des sujets locaux, compte tenu de la facilité et la rapidité qu'il offre.

Cependant, l'expression du public est généralement bien argumentée et diverse; elle semble représenter l'expression des différents points de vue de la population de ce territoire du Nord-est francilien.

La commission d'enquête a retenu 12 thèmes pour le classement des observations et leur analyse :

- Thème 1 : Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage ;
- Thème 2 : Gares et aménagement des abords des gares ;
- Thème 3 : SMR, SMI, PCC ;
- Thème 4 : Incidence du programme et du projet sur l'urbanisation, l'aménagement et le développement économique ;
- Thème 5 : Déplacements, transports, exploitation, fréquentation, sécurité et sûreté ;
- Thème 6 : Concertation, communication ;
- Thème 7 : Coût, financement, impact foncier, tarification, évaluation socio économique ;
- Thème 8 : Réalisation des travaux ;
- Thème 9 : Impacts paysagers et environnementaux ;
- Thème 10 : Documents d'urbanisme, mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) ;
- Thème 11 : Avis favorables ;
- Thème 12 : Avis défavorables .

Pour chacun des thèmes, la commission d'enquête a retenu les principaux sujets de préoccupations, d'inquiétudes, d'interrogations et les prises de position en faveur ou non du projet.

La répartition des auteurs de ces observations est la suivante :

- Anonymes : 61 ;
- Habitants : 419 ;
- Associations : 16 ;
- Collectivités : 39 ;
- Entreprises : 20.

Il convient de souligner la particularité de la multiplication d'observations répétitives :

- au total, 162 observations ont porté exclusivement sur la nécessité de desservir le Musée de l'air et de l'espace du Bourget;
- 121 observations, sur la desserte de l'ensemble de la plateforme aéroportuaire du Bourget et du Musée ;

soit, au total, 283 observations en faveur de cette desserte attendue de la gare Aéroport du Bourget.

Les auteurs de ces observations n'appartiennent pas seulement au public exerçant une activité sur ce site, mais aussi ceux au cercle d'anciens actifs ou de sympathisants pour ces activités, dont la localisation géographique montre une dispersion dans toute la France.

Sur un total de 480 observations déposées par le grand public (anonymes et habitants), la population qui ne s'exprime pas sur la desserte du site de l'aéroport du Bourget, mais sur d'autres sujets, correspond donc à 197 personnes.

Les employés de la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG, de Paris Nord 2 ne se sont pas exprimés, alors que leur part modale d'utilisation des transports collectifs est faible.

De nombreuses collectivités ont affirmé leur intérêt pour le projet en donnant un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet:

- les Conseils départementaux des 3 départements les plus concernés : Val-d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne ;
- les communautés d'agglomération de Roissy-Pays de France et de Plaine Commune ;
- l'Établissement Public n°7 « Paris Terres d'envol » de la Métropole du Grand Paris ;
- les communes de Gonesse, d'Aulnay-sous-Bois, Villiers-le-Bel, Arnouville, Dugny, Mauregard, ainsi que des élus de Tremblay-en-France, de Mitry-Mory, de Garges-les-Gonesse, de Survilliers, d'Epiais-les-Louvres.

Il en est de même pour les entreprises dont l'activité est promise à un développement important favorisé par le projet : Aéroports de Paris pour les deux plateformes aéroportuaires de Roissy Charles-de-Gaulle et du Bourget, Air France, Viparis et SIPAC pour le Parc des expositions de Paris Nord Villepinte, de Paris Nord 2. La Chambre de Commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France s'est aussi exprimée dans ce sens.

A l'inverse, 7 associations de défense de l'environnement (France Nature Environnement, Environnement 93, le Collectif pour le Triangle de Gonesse, le Groupe Vert et ouvert, Le Bio Mesnil, Blanc Mesnil Ecologie, et les Amis de la Terre) et la FNAUT Ile-de-France, association d'usagers des transports, ont exprimé un avis défavorable.

Une partie du grand public a donné un avis favorable au projet : il s'agit surtout d'habitants de cette partie du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne proche du projet, intéressés pour une utilisation quotidienne liée aux déplacements domicile travail, mais aussi pour l'effet de désenclavement et de développement escompté.

A l'inverse, une autre partie du public a donné un avis défavorable pour les mêmes raisons que les associations. Au total, sur les 45 avis défavorables demandant un abandon du projet,

35 ont présenté des contre propositions censées représenter des solutions plus utiles pour l'amélioration des déplacements.

Chaque observation peut comprendre plusieurs sujets d'expression et ainsi concerner plusieurs thèmes. Ainsi, les 554 observations correspondent à 664 sujets d'observations. La répartition des sujets d'observations entre les thèmes et par type de média est la suivante.

Thèmes	Registre électronique	Registre Lieu d'enquête	Courriers	Réunion Publique	Total
1	15	3	0	3	21
2	9	1	1	5	16
3	3	3	1	1	8
4	32	3	0	3	38
5	21	4	1	21	47
6	4	5	0	1	10
7	6	1	0	9	16
8	12	3	0	4	19
9	3	1	1	3	8
10	2	1	1	0	4
11	419	8	4	2	433
12	35	6	1	2	44
Total	150	39	10	34	664

La commission d'enquête a relayé auprès du maître d'ouvrage cette expression en synthétisant les questions posées par le public, tout en prenant en compte ses propres interrogations. Cela a été l'objet du Procès verbal de synthèse remis à la SGP au cours d'une réunion le 15 juin 2016. Ce procès verbal de synthèse a identifié 37 sujets, et permis de poser 91 questions à la SGP.

Dans son Mémoire en réponse du 30 juin 2016, la SGP a fait part de son avis et de ses commentaires techniques.

La présentation de cet exercice dans le rapport de la commission d'enquête a permis de préciser et de compléter les éléments du dossier pour éclairer sa compréhension et justifier ses propositions.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête pendant toute la durée de l'enquête ;
- que le dossier d'enquête ainsi que le registre dématérialisé ont été mis à la disposition du public, en ligne sur le site internet dédié au projet, pendant toute la durée de l'enquête ;

- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;
- qu'à ces diverses permanences, les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Préfet de la région d'Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

En conséquence, la commission d'enquête après avoir analysé l'ensemble de l'expression du public et le mémoire en réponse de la SGP, présente les conclusions suivantes sur le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord.

3 L'analyse bilancielle du projet

Dans son arrêt de 1971 "Ville nouvelle Est", le Conseil d'État a considéré qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Depuis cet arrêt, le contrôle de l'utilité publique d'une opération sous l'intitulé « théorie du bilan » a évolué en élargissant ses critères ; il convient désormais d'examiner les différents points suivants:

- si l'opération présente concrètement un caractère d'intérêt public ;
- si l'expropriation envisagée est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ;
- si le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération, à savoir : les atteintes à la propriété privée, le coût financier; il s'agit d'examiner aussi les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics (dont les raisons sociales, l'intérêt public de la santé publique et les intérêts de l'environnement), ainsi que la nécessité du choix des terrains, la compatibilité avec les documents d'urbanisme existants, la justification du projet retenu par rapport aux solutions alternatives ;
- si l'opération connaît les exigences du principe de précaution.

3.1 L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?

Dans sa conception, le projet de création du « réseau de transport public du Grand Paris » structure le développement des lignes de transport en commun desservant la région Ile-de-France, dans le cadre de l'aménagement du Grand Paris tel que le prévoit la loi du 3 juin 2010. Cet aménagement prend en compte les enjeux urbains et environnementaux du développement de la région. Cette loi crée l'établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, maître d'ouvrage du projet : la Société du Grand Paris.

Le réseau de transport du Grand Paris doit répondre aux objectifs suivants :

- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;

- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;
- favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains vecteurs de développement économique et les bassins de vie ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- 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, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Compte tenu des objectifs poursuivis, l'utilité publique d'une telle opération est manifeste puisqu'il s'agit d'améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la région capitale, actuellement saturés et présentant de nombreux dysfonctionnements. Les temps de déplacements moyens au niveau de la région Ile-de-France ont été en augmentation sensible au cours des quatre dernières décennies qui ont connu un sous investissement relatif en matière d'infrastructures lourdes de transport. La fréquentation des transports collectifs a fortement augmenté entre 2001 et 2010, et le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) a retenu l'objectif de prolongation de cette augmentation de 2010 à 2020.

C'est dans ce cadre que les projets devant mettre en œuvre ce réseau, tels que ceux de la ligne 15 sud et des lignes 14 nord, 16 et 17 sud, ont déjà été déclarés d'utilité publique.

Le projet de la ligne 17 Nord, qui vient compléter ces lignes pour constituer progressivement ce réseau, doit répondre aux mêmes objectifs que ceux du réseau. Le projet respecte le cadre fixé par le décret du 24 août 2011 déterminant la configuration d'ensemble du réseau du Grand Paris, avec le tracé et les gares devant assurer la nouvelle desserte des territoires traversés.

Le projet de la ligne 17 Nord s'inscrit dans un territoire comprenant des grandes infrastructures de transport (RER B et D) de structure radiale vers Paris, présentant des problèmes de capacité et de régularité. Le territoire a très peu d'infrastructures de transports collectifs en rocade. L'étude de déplacements a montré une utilisation des transports collectifs inférieure à la moyenne régionale, malgré une saturation importante des réseaux routiers (notamment A1 et A3) préoccupante compte tenu de l'augmentation prévisible des déplacements liée du développement démographique et à celui très important des activités.

Ce projet de ligne de transports en commun répond aux objectifs du PDUIF, le plan de déplacements urbains d'Ile de France, en limitant l'usage de la voiture et participant ainsi à la diminution de la saturation routière constatée sur les grands axes du territoire.

La population a reconnu que le projet participe au désenclavement de ce territoire et les acteurs économiques ont souligné l'importance de ce projet pour le développement de leur activité et favoriser l'accès à l'emploi. Le projet permet notamment aux nombreux employés des aéroports, mais aussi de tous les autres secteurs d'activité traversés, d'avoir un autre choix modal économique et rapide. Cette desserte sera bénéfique à ce territoire, connaissant actuellement un fort taux de chômage, grâce à un accès facilité aux emplois appelés à se développer le long du corridor aéroportuaire.

Le projet de la ligne 17 Nord va favoriser le développement culturel de ce territoire, en permettant un accès plus rapide et plus facile au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, lieu d'exception de l'histoire de l'aviation, équipement majeur en cours de rénovation, ainsi que l'a souligné un grand nombre de personnes à travers ses observations, la difficulté actuelle d'accès étant un frein à son développement.

Des projets d'évènements seront réalisables grâce à ce nouveau moyen de transport, permettant une progression des expositions au parc du Bourget ou celui de Villepinte, et en conséquence, du tourisme d'affaires.

Des projets plus ambitieux tels que les Jeux Olympiques ou une Exposition Universelle peuvent être envisagés grâce à une offre de transport accrue.

Les aéroports de Roissy CDG et du Bourget, seront accessibles plus rapidement, dans des conditions de confort accrues, favorisant l'image de la France aux visiteurs du monde entier.

Les touristes, de plus porteurs de bagages, pourront également emprunter la ligne 17 permettant aux voyageurs de proximité, habitants et employés, d'avoir des rames moins saturées.

De même, lors des expositions au parc de Villepinte, le flux des visiteurs pourra se diversifier dans le choix des transports.

Le tronçon Le Bourget RER-Le Mesnil-Amelot permet de connecter les deux aéroports du Bourget et de Roissy Charles De Gaulle aux liaisons offertes par les autres lignes du Grand Paris Express et le réseau de transport en correspondance.

La ligne 17 Nord assurera un accès au réseau ferroviaire par l'intermédiaire de la gare « Aéroport Charles De Gaulle TGV » .

Les gares « Triangle de Gonesse » et « Le Mesnil-Amelot » vont constituer des points d'accès pour les départements du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne au réseau du Grand Paris Express.

Par ses caractéristiques de métro automatique et sa vitesse commerciale, les gains de temps de parcours sont certains pour les territoires desservis, ce qui rend très probables les estimations de fréquentation du projet du dossier d'enquête.

Le projet de la ligne 17 nord présente donc indéniablement un caractère d'intérêt général.

3.2 L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?

La réalisation de ce tronçon du réseau du Grand Paris Express va nécessiter des emprises en dehors du domaine public. Ce sera notamment le cas de la plupart des gares, du projet de SMR SMI PCC, et de certains des ouvrages annexes.

S'agissant du tréfonds, le décret 2015-1572 du 8 décembre 2015, en application de l'article L 2115-1 du Code des transports, permet d'instituer une servitude en tréfonds des propriétés concernées.

S'agissant des emprises à acquérir pour réaliser cette ligne, la SGP a précisé que « l'objectif est d'acquérir de préférence les parcelles à l'amiable et de limiter au minimum le recours à l'expropriation ».

La présente enquête ne comporte pas d'enquête parcellaire, car les études de mise au point du projet ne sont pas suffisamment avancées pour déterminer avec précision les parcelles qui seront nécessaires à sa réalisation.

La commission d'enquête admet qu'il sera nécessaire, s'agissant d'emprises sur le domaine privé et indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles, de conduire une procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Elle recommande cependant que les expropriations ne se fassent que pour les besoins qui concourent strictement à la réalisation et à l'insertion de ce projet de ligne, avec comme objectifs :

- de réduire les atteintes environnementales ;
- d'objectiver les emprises nécessaires, sans pour autant léser les propriétaires concernés ;
- de ne recourir à l'expropriation qu'après avoir épuisé toutes les voies de la négociation amiable dont notamment celle des indemnités accessoires.

3.3 Le bilan coûts-avantages de l'opération

Ce bilan comprend: les atteintes à la propriété privée, le coût financier; mais il s'agit aussi d'examiner les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics (dont les raisons sociales, l'intérêt public de la santé publique et les intérêts de l'environnement), ainsi que la nécessité du choix des terrains, la compatibilité avec les documents d'urbanisme existants, la justification du projet retenu par rapport aux solutions alternatives.

La commission d'enquête s'est attachée à déterminer si les inconvénients de l'opération ne sont pas excessifs par rapport aux avantages.

3.3.1 Les atteintes à la propriété privée

Chaque fois que cela a été possible la SGP a privilégié, s'agissant notamment des ouvrages annexes, de réaliser ces ouvrages sur le domaine public national, départemental ou communal.

Compte tenu de l'impact foncier relativement réduit du projet sur le domaine privé, la commission d'enquête considère que les atteintes à la propriété privée ne sont pas excessives.

3.3.2 Le coût financier

L'appréciation du coût financier s'inscrit dans l'évaluation socio économique du projet.

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express, hors matériel roulant et acquisitions foncières, s'élève à 1 974 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2012, incluant l'ensemble des travaux nécessaires pour la réalisation du projet.

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

Sa ventilation est indiquée dans le tableau suivant.

Principaux postes de dépenses (à titre indicatif)	Montant en M€ HT (conditions économiques 01/2012)
Infrastructures en ligne (tunnel et viaduc), hors ouvrages annexes	1 070
Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	399
Ouvrages annexes en ligne	151
Systèmes de transport y compris voies et façades de quais (hors systèmes du site de maintenance)	334
Site de maintenance d'Aulnay (y compris systèmes) et raccordements aux lignes 16 et 17 ainsi qu'au réseau ferré national	592
Total infrastructures	2 546
Foncier	120
Matériel roulant	92
TOTAL PROJET	2 758

Le coût des deux sections du tronçon successivement mises en service, respectivement à l'horizon 2024 et à l'horizon 2030, sont les suivants:

- section le Bourget RER –Aéroport Charles de Gaulle: 1 689 M€ HT
- section Aéroport Charles de Gaulle-Le Mesnil Amelot : 265 M HT, dont 83 M€ HT pour la gare du T4 de l'aéroport.

Par ailleurs, l'enveloppe financière pour la maîtrise du foncier nécessaire à la réalisation du tronçon a été évaluée à un coût total de 120 M€ HT, et le coût du matériel roulant à 92 M€ HT, aux conditions économiques de janvier 2012.

Le coût de réalisation, y compris foncier et acquisition du matériel roulant, s'établit ainsi à 2 758 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2012.

En excluant le coût du site de maintenance, le coût ressort à 2 166 M€ HT, soit un coût kilométrique d'environ 101 M€ HT /km.

Il convient de remarquer que le projet a été optimisé en recourant au maximum au viaduc partout où cela était possible (30 % du linéaire) ; et d'autre part, la SGP a indiqué que les directives fixées dans le cadre du Nouveau Grand Paris lors des études préliminaires approfondies, ont conduit à réduire la capacité de l'ouvrage, et ainsi le coût d'investissement du tronçon de la ligne 17 Nord d'environ 480 M€ HT en valeur 2012.

Bien que ce coût kilométrique soit plus élevé que celui d'un tramway en milieu urbain dense (de 15 à 50 M€ HT/ km), ce coût est inférieur à celui de projets entièrement souterrains tels que celui du prolongement de la ligne 14 de la gare de Saint-Lazare à la Mairie de Saint-Ouen sur 5,8 km de 1 380 M€ HT (hors matériel roulant), soit $1380 / 5,8 = 238$ M€/km, ou celui de certains tronçons du réseau du Grand Paris express pouvant atteindre 190 M€ HT/km.

Le rapport a présenté les domaines de pertinence des différents modes de transport suivant leurs capacités et leurs vitesses montrant que les métros automatiques tels que celui de la ligne 17 Nord présentaient des caractéristiques supérieures, justifiant des coûts plus élevés.

Il apparaît donc que le coût de ce projet de métro automatique, eu égard aux avantages attendus, n'est pas excessif par rapport aux autres réalisations similaires.

3.3.3 Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics

A - L'utilité publique d'une opération peut être refusée pour des raisons sociales.

En l'occurrence, la commission d'enquête n'a pas identifié d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération.

B - S'agissant de l'intérêt public de la santé publique.

Le réseau du Grand Paris Express et le projet en particulier doivent permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en liaison avec le report des déplacements utilisant la voiture particulière vers les transports en commun.

Ainsi pour l'ensemble de ce tronçon, et au regard de l'intérêt public de la santé publique, ce projet ne semble pas présenter d'inconvénient majeur.

C - S'agissant des intérêts de l'environnement.

L'étude d'impact a présenté l'analyse des différents impacts directs, indirects et cumulés. L'analyse des observations du public en la matière et de la prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale montre que la SGP a recherché les solutions présentant le moins d'incidence sur l'environnement pour l'intégration du projet en prenant en compte l'ensemble des données et des risques potentiels, y compris les incidences liées à la réalisation des travaux.

Les engagements imposés par le maître d'ouvrage aux entreprises sont de nature à rendre les nuisances engendrées par le chantier acceptables.

La commission d'enquête développera ci-après les actions d'accompagnement qui pourraient être mises en œuvre pour améliorer globalement la prise en compte de l'environnement conjointement à la réalisation du projet.

B - La compatibilité avec les documents d'urbanisme existants tels que les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme .

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre, publié le 28 décembre 2013 au Journal Officiel, a bien intégré le réseau de transport du Grand Paris dans son projet d'aménagement, en précisant dans ses orientations réglementaires les prescriptions à respecter pour l'aménagement et l'urbanisme. Ce réseau doit répondre aux besoins de déplacements et participer au développement de la région en promouvant un aménagement durable limitant l'étalement urbain et la consommation de terres agricoles.

Le SDRIF a inscrit le réseau de transport du Grand Paris dans les projets de transport à réaliser d'ici 2030. Il a conditionné l'aménagement du Triangle de Gonesse à la réalisation d'un mode de transport lourd tel que celui du Grand Paris pour assurer sa desserte.

Les secteurs des gares doivent être des lieux privilégiés de la densification, tant en termes d'offre d'habitat que d'emploi, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs et de mieux rentabiliser les investissements publics réalisés ou à venir.

Les contrats de développement territorial doivent assurer la cohérence entre les perspectives d'aménagement et les projets de transport dans les territoires concernés par le Grand Paris.

Les Plans d'urbanisme locaux (PLU) seront mis en compatibilité avec le projet conformément aux exigences du Code de l'urbanisme.

3.3.4 Le principe de précaution

Il convient de rechercher s'il existe des éléments qui permettraient de suspecter les risques qui seraient de nature à justifier l'application du principe de précaution.

Quant aux mesures de précaution à prendre, leur appréciation devra à la fois intégrer la plausibilité et la gravité du risque et l'importance de l'intérêt public qui s'attache à la

réalisation de l'opération, les mesures de précaution pouvant être minorées en considération de l'importance de cet intérêt public.

Dans le projet soumis à enquête, deux points ont particulièrement retenu l'attention de la commission et militent en faveur de l'application du principe de précaution. Il s'agit :

- d'une part, des risques d'effondrement pendant la phase de construction et notamment lors du forage du tunnel ;
- d'autre part, des risques de transmission des vibrations.

S'agissant des risques d'effondrement pendant la phase de construction lors du forage par les différents tunneliers, la SGP a développé les moyens qui seront mis en œuvre pour réduire ces risques.

Par ailleurs, elle s'est engagée à mettre en place les solutions retenues dans le cadre des autres lignes pour réduire les risques de transmission des vibrations aux installations et constructions voisines du projet : il convient de rappeler les engagements déjà pris sur la ligne 15 sud, puis imposés par l'annexe 2 du décret n° 2014-1607 du 24 décembre 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de la ligne rouge 15 sud, et réitérés depuis.

3.2 Conclusion sur l'analyse bilancielle

Ainsi, il apparaît au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous-tendent le caractère d'utilité publique du projet soumis à l'enquête, que les avantages présentés par le présent projet de métro automatique entre Le Bourget Aéroport et Le Mesnil-Amelot priment sur les inconvénients qu'il génère.

Mais il convient aussi d'étudier, d'une part, si les observations du public, les interrogations spécifiques de la commission d'enquête, et les réponses apportées par la SGP, ne sont pas susceptibles de mettre en cause ce bilan et, d'autre part, d'examiner les propositions susceptibles d'améliorer le projet et son utilité publique.

4 L'appréciation du projet

L'enquête publique a révélé un contexte spécifique du projet.

Le territoire du Nord-est francilien est atypique : prégnance de grands équipements (Aéroports, zones d'activités, ...) créant un urbanisme discontinu soumis à deux Plans d'exposition au bruit limitant la constructibilité de logements.

Des zones d'habitat hétérogènes de type urbain collectif non majoritaire, mais aussi pavillonnaire ou rural, de grands ensembles pouvant côtoyer des zones agricoles, l'ensemble constituant des plaques d'urbanisation sans aménités particulières.

Le tissu urbain est morcelé et enclavé par des grandes infrastructures de transports (RER B et D, autoroute A1, ...) .

La population des secteurs défavorisés ressent un déficit d'image de son territoire ; elle montre un faible attachement au territoire et une faible solidarité. En déclarant que le projet

ne dessert pas leur territoire, elle manque d'intérêt pour les actifs venant d'ailleurs pour y travailler.

Le public manifeste une sensibilité au niveau de service qualifié d'insuffisant des transports actuels. Souvent, il ne porte pas d'intérêt aux enjeux de développement de la région et notamment à celui des activités liées au transport aérien. Il se montre intéressé par les créations d'emplois, compte tenu du taux important de chômage des jeunes, à condition que ces emplois correspondent à leur qualification.

Les opinions montrent un clivage sur les choix de société et les modes de développement et de consommation.

Le public favorable au projet souligne les gains importants de temps de parcours qu'il va permettre pour accéder à une partie importante de la région. La création de la gare Aéroport du Bourget est plébiscitée.

Une partie du public défavorable au projet met en cause les choix ayant fixé les caractéristiques du projet entérinés par le décret du 24 août 2011, notamment :

- La confirmation de la gare « Triangle de Gonesse » en lien avec l'aménagement ;
- La création d'une gare desservant le secteur de Roissy-pôle et le futur terminal T4 de l'aéroport, en complément de la gare prévue au terminal T2, en connexion avec le TGV ;
- La création d'une gare supplémentaire au Mesnil-Amelot.

Les acteurs économiques attendent avec impatience la réalisation du projet qui va desservir ce corridor aéroportuaire promis à un développement très important.

4.1 S'agissant des caractéristiques du projet

Après avoir analysé les paramètres adoptés par le projet en tracé en plan et en profil en long, la commission considère que les caractéristiques réduites très localement doivent permettre de maintenir la vitesse commerciale choisie (60 km/h), et en conséquence les temps de parcours, dans des conditions de confort et de sécurité acceptables.

La commission, après analyse, constate que les variantes et les contre-propositions exposées par le public pendant l'enquête en matière de tracé et d'implantation des gares présentent moins d'utilité que le projet propose pour la desserte du territoire .

La commission estime que les choix retenus pour le tracé et le profil en long prennent le mieux en compte les objectifs de desserte, proposés par l'avis motivé de la SGP et retenus par le décret du 24 août 2011, déterminant la localisation des 6 gares entre Le Bourget Aéroport et Le Mesnil Amelot, et l'optimisation du projet dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

La commission d'enquête constate que le public s'est peu exprimé sur la réalisation des ouvrages, et notamment des ouvrages annexes près des zones habitées, sans doute du fait que peu de riverains sont concernés.

L'ensemble des caractéristiques du tracé et du profil en long concernées sont donc acceptées majoritairement par le public. Cependant, des évolutions marginales restent

possibles au stade de l'élaboration de l'avant-projet dans le cadre de la poursuite des études, tout en restant dans le fuseau à déclarer d'utilité publique.

4.2 S'agissant des projets d'aménagement et d'infrastructures de transport prévus sur ce territoire

Deux projets importants de ce territoire concernant la ligne 17 Nord et faisant l'objet de procédures simultanées sont susciter des interrogations du public :

- L'aménagement du Triangle de Gonesse incluant le projet EuropaCity ;
- Le projet CDG Express.

4.2.1 L'aménagement du Triangle de Gonesse et EuropaCity

La commission d'enquête rappelle que cet aménagement, qui comprend la réalisation éventuelle du projet EuropaCity, est conditionné par la réalisation de la ligne 17 Nord.

Le dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse a été mis à disposition du public du 25 avril au 25 mai 2016.

Le projet EuropaCity a fait l'objet d'un débat public sous l'égide de la CNDP du 15 mars au 13 juillet 2016, c'est-à-dire sur la période dans laquelle s'est inscrite la présente enquête publique. Ce débat a été relativement bien suivi par le public; les réunions publiques de débat sur le projet ont rassemblé près de 1 000 participants, et les ateliers thématiques environ 700 à 730 participants.

Cette simultanéité des procédures a suscité des critiques dénonçant leur « saucissonnage » limitant les possibilités d'expression du public sur un ensemble de projets.

Selon M. Roger Silhol, garant de la concertation sur le projet de la ligne 17 Nord, à l'évidence, la diversité des projets, les différences de calendrier, les interférences entre ces projets, leurs complémentarité ou, parfois, les concurrences qu'ils entraînent ne facilitent pas la compréhension des enjeux par le public ; les concertations menées par les maîtres d'ouvrage multiplient les actions de communication en direction des citoyens, mais restent ciblées sur la spécificité de chaque projet, compartimentent l'information du public, limitent le cadre de ses propositions et, de ce fait, restreignent sa capacité à proposer des adaptations de chaque projet.

Mais, à ce jour, il n'entre pas dans les attributions d'un maître d'ouvrage de mettre en œuvre une démarche globale permettant d'appréhender l'ensemble de ces projets et de procéder à ce qui s'analyserait comme la détermination d'une politique d'aménagement du territoire du Nord-est francilien. De plus, une approche globale ne saurait se substituer au traitement séparé de chaque projet, sauf à entrer en contradiction avec les dispositions réglementaires applicables à chaque projet et à fragiliser les procédures mises en œuvre ».

Le débat public sur le projet EuropaCity a apporté un éclairage important sur les différents aspects des projets d'aménagement du Triangle de Gonesse et de la ligne 17 Nord et sur leur articulation. Dans le cadre de ce débat public et dans celui de la présente enquête publique, la SGP a précisé que la gare du Triangle de Gonesse serait réalisée, même en cas d'abandon du projet EuropaCity.

Ce débat a permis au public d'être bien informé de ce projet et de s'exprimer sur son opportunité.

La commission d'enquête a pu vérifier que le dossier d'enquête publique de la ligne 17 Nord Nord était cohérent avec le projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse comprenant le projet EuropaCity, notamment en ce qui concerne les études de fréquentation de la ligne 17 Nord et les études d'impact.

Les suites de ce débat ne sont pas connues à ce jour.

Une partie des opposants au projet EuropaCity demandent l'abandon de l'implantation de la gare Triangle de Gonesse, et/ou la réalisation d'un tracé alternatif de la ligne 17 Nord consistant à rejoindre directement l'aéroport de Roissy CDG à partir de la gare Aulnay-Europe de la ligne 16. Ce tracé comporte une modification à la ligne 16 entre les gares Le Blanc Mesnil et Le Bourget RER pour desservir la gare Le Bourget Aéroport.

Un tel tracé remettrait en cause le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris et le projet de la ligne 16 et de la ligne 17 sud qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Dans le cadre de la présente enquête publique, la commission d'enquête considère qu'en cas d'abandon du projet EuropaCity, la ligne 17 nord devra desservir l'urbanisation du Triangle de Gonesse susceptible de se développer sans EuropaCity. Elle partage donc l'avis de la SGP du maintien de la gare Triangle de Gonesse dans cette hypothèse, d'autant qu'il s'agit de la seule gare du réseau du Grand Paris du Val-d'Oise, qu'elle bénéficie d'un accès par l'Avenue du Parisis, de sa connexion avec le BHNS Villiers-le-Bel-Parc des Expositions prochainement en service, et potentiellement de sa connexion avec la liaison RER D RER B (ex Barreau de Gonesse).

La commission d'enquête considère que la ligne 17 Nord avec sa gare Triangle de Gonesse est donc justifié même en cas d'abandon du projet EuropaCity.

4.2.2 Le CDG Express

L'enquête publique pour le projet de la ligne CDG Express a eu lieu du 8 juin au 12 juillet 2016.

La commission d'enquête constate que ce projet n'a pas les mêmes objectifs que celui de la ligne 17 Nord ; en dehors de Roissy CDG, il n'assure pas la même desserte des activités et de la population que celle de la ligne 17 Nord. Les évaluations de trafic des deux projets sont cohérentes ; elles prennent en compte la réalisation simultanée des deux projets. Elles montrent une faible concurrence entre les deux projets et une complémentarité certaine. La non réalisation éventuelle du CDG Express serait susceptible d'augmenter marginalement la fréquentation de la ligne 17.

4.3 S'agissant de la capacité de transport du projet et de son insuffisance éventuelle à terme

La commission d'enquête constate que la réduction de 108 m à 54 m de longueur des rames, des quais, et des gares, appliquée au projet et au tronç commun avec la ligne 16, lors de l'optimisation effectuée en 2013, correspond à une réduction du coût d'investissement de l'ordre de 480 M€ HT, hors impact sur le tronç commun avec la ligne 16, sur le centre de maintenance, hors impact foncier et matériel roulant.

Elle constate que cette réduction des caractéristiques est cohérente avec les prévisions de trafic à l'échéance 2030. Au-delà, l'augmentation probable de la fréquentation liée à l'augmentation des déplacements corrélative à l'accroissement démographique et des activités est susceptible de mettre en cause la capacité insuffisante du projet.

Concernant l'exploitation du tronç commun des lignes 16 et 17, et le risque de sous capacité évoqué dans le rapport de contre expertise demandé par la CGI, d'une part, et par le STIF, d'autre part, la SGP garantit la « robustesse de l'exploitation des deux lignes y compris avec des intervalles réduits à l'échéance 2030 ». « Les priorités données à chaque ligne par l'exploitant pourront faire l'objet d'un cadrage prévu dans le contrat d'exploitation en fonction des prévisions de trafic tenant compte également d'évènements exceptionnels prévisionnels ».

La commission d'enquête souligne l'importance de ne pas imposer de rupture de charge aléatoire aux usagers de la ligne 16 à la gare Le Bourget RER.

Elle recommande l'étude de l'identification des mesures conservatoires permettant de réserver la possibilité de réaliser à terme le doublement du tunnel du tronç commun.

De même, la possibilité de prolonger la ligne 17 vers Nanterre La Folie doit être assurée au niveau des ouvrages de Saint-Denis Pleyel.

S'agissant de la demande d'interconnexion avec la ligne H Saint-Denis Pleyel formulée par le Conseil départemental du Val-d'Oise, la commission d'enquête recommande que les études en cours sur cette perspective soient menées à leur terme en évaluant les aménagements nécessaires.

La solution d'augmentation des caractéristiques étant exclue par la SGP, notamment compte tenu de l'incidence des travaux correspondants sous exploitation, de même que le remplacement du matériel roulant par des rames à deux niveaux incompatible avec le diamètre du tunnel, la commission d'enquête considère que les moyens d'augmenter la capacité de cette ligne en cas de saturation, devraient être très limités, sauf à prévoir une évolution du système d'exploitation et d'autres technologies.

La commission d'enquête recommande de poursuivre l'étude de ces moyens d'exploitation et des solutions permettant de faire face aux pointes de fréquentation, notamment celles liées à des évènements exceptionnels.

Compte tenu des enjeux importants liés à des prévisions de trafic fiables, la commission d'enquête recommande à la SGP de participer à la mutualisation envisagée du modèle de prévision dynamique devant venir compléter les outils existants.

Pour ce qui concerne la potentialité de périodes de saturation récurrentes après 2030 corrélatives à l'augmentation prévisible du trafic à terme, - la croissance démographique et des activités de la région au delà de 2030 paraissant certaine générant celle des déplacements, à laquelle le réseau routier ne pourra pas répondre - , la commission d'enquête recommande l'approfondissement des réflexions pour préciser les solutions envisageables permettant d'accroître la capacité de la ligne 17 Nord, y compris en matière de matériel roulant.

4.4 S'agissant de la desserte du projet et des transport de rabattement

Le projet répond à un besoin croissant de déplacements au sein de la banlieue parisienne auquel le réseau actuel du métro et du RER ne répond pas d'une manière satisfaisante, surtout de banlieue à banlieue. Bien que radiale, cette branche n'en dessert pas moins des zones assez défavorisées de Seine-Saint-Denis, le long du corridor des aéroports.

Le tronçon Le Bourget RER-Le Mesnil-Amelot permet de connecter les deux aéroports du Bourget et de Roissy Charles De Gaulle aux liaisons offertes par les autres lignes du Grand Paris Express et le réseau de transport en correspondance. C'est d'ailleurs le principal objectif annoncé clairement pour cette ligne radiale, mais qui participe aussi à l'ensemble du territoire desservi notamment pour son développement socio-économique.

Cette meilleure desserte des aéroports contribue de façon majeure à l'ambition du Grand Paris de continuer à développer la métropole et à la rendre attractive au niveau international.

Les gares « Triangle de Gonesse » et « Le Mesnil-Amelot » constituent des points d'accès pour les départements du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne au réseau du Grand Paris Express.

La commission estime important ces points d'accès de la grande couronne parisienne au réseau du Grand Paris, lui permettant des déplacements rapides vers la capitale. Grâce à ces gares et aux transports de rabattement à adapter, la ligne 17 apportera une aide efficace au développement territorial de toute cette zone .

La desserte de proximité des gares, eu égard aux densités actuelles des abords des gares relativement faibles, doit être complétée par la mise en place de transports de rabattement assurant une desserte fine avec un maillage suffisant pour atteindre l'objectif fixé au niveau de la région d'un report modal significatif, aussi bien dans le cadre du réseau du Grand Paris Express, que dans celui du SDRIF et du PDUIF.

La densification est prévue, mais souvent au-delà du rayon de desserte de 800 m, (habituellement retenu pour les dessertes des gares pour les déplacements à pied), notamment au niveau des territoires les plus dynamiques : plateforme de Roissy CDG (pour les visiteurs et surtout pour les employés très dispersés sur cette plateforme) , Paris Nord 2, ZAC AéroliansParis et Triangle de Gonesse.

La commission d'enquête estime important que les périmètres de desserte par les transports de rabattement de ce territoire et d'incidence du projet soient précisés dans le

cadre de la poursuite des études du projet de la ligne 17 Nord, des études de trafic, des études du STIF et des comités de pôle, des études d'impact et d'évaluation socio économique, afin de bien préciser le rôle, l'utilité et l'impact du projet. Ces périmètres devraient être retenus pour déterminer les mesures d'accompagnement, notamment en matière de protection de l'environnement, et établir le bilan socio économique après la réalisation du projet.

L'enjeu de ces transports de rabattement est important dans le cadre de la politique des déplacements de la région en grande couronne, avec un objectif de report modal ambitieux sur les transports collectifs pour diminuer l'incidence de la croissance des déplacements sur la saturation routière et les émissions de gaz à effet de serre.

Il est aussi important pour favoriser l'utilisation du réseau public du Grand Paris Express et, en conséquence, son utilité publique.

L'avis motivé de la SGP, préalable au décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris, a souligné « l'enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau à la fois structurant et interconnecté par l'efficacité du maillage avec les lignes existantes et les autres projets de développement des transports en commun via un réseau efficace de rabattement et de diffusion ».

La commission d'enquête rappelle la « spécialité » de la Société du Grand Paris que lui a été conférée par l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris : « sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'établissement public Société du Grand Paris veille également au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris ». Le décret du 7 juillet 2010 précise dans son article 9 : « sont soumis à l'approbation préalable du conseil de surveillance les recommandations faites au Syndicat des transports d'Ile-de-France pour assurer la cohérence de la desserte des gares du réseau du Grand Paris par les transports de surface en application du III de l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 ».

La fréquentation de la ligne 17 Nord progressera en lien avec le développement de la population et des emplois à desservir après 2030, ce qui sera le cas notamment du Triangle de Gonesse , et avec les grands événements.

Les études des comités de pôles doivent être engagées à partir de fin 2016 pour définir les transports de rabattement sur les 6 gares de la ligne 17 Nord, ainsi que les aménagements des abords des gares pour accueillir les équipements d'intermodalité, y compris les parcs de stationnement, avec d'une part, la responsabilité des pilotes de chaque comité de pôle, et d'autre part, celle du STIF pour les études de restructuration des réseaux de bus à l'échelle du bassin de déplacements.

La commission d'enquête estime nécessaire de prendre en compte dans ces études les éléments suivants :

- eu égard à la montée en puissance des déplacements concernés par les rabattements et les grands événements après la mise en service de la ligne 17 Nord, définir à la

- fois les équipements d'intermodalité pour cette échéance, et ceux nécessaires à plus long terme ;
- retenir un objectif de part modale maximum en faveur des transports collectifs à définir et hiérarchiser en conséquence les modes de rabattement et les espaces qui leur seront dévolus aux abords des gares ;
 - réserver aux abords immédiats de chaque gare un espace dédié à une gare routière pouvant accueillir des bus et des cars et/ou servir d'espace disponible pour les grands évènements ;
 - mettre en place des sites propres pour les autobus ;
 - réaliser un parking proche de la gare du Mesnil-Amelot, et de celle du Triangle de Gonesse ;
 - prendre en compte les spécificités des contextes de chaque gare, et notamment des gares de Roissy CDG ;
 - coordonner les études des comités de pôle.

Pour ne pas retarder les études des comités de pôles dont certaines devraient commencer fin 2016, il est essentiel que les études relevant de la compétence du STIF, autorité organisatrice de la mobilité, chargée de l'étude de la restructuration des lignes de bus et des gares routières, commencent le plus tôt possible .

Un dispositif de concertation avec le public sur le programme de transports de rabattement devra être précisé.

En conclusion, la commission d'enquête recommande :

- de définir le territoire de desserte du projet et de l'urbanisation induite dans le Nord-est francilien, la commission d'enquête proposant de retenir l'aire d'étude des déplacements;
- d'identifier les mesures conservatoires permettant de réaliser à terme le doublement du tunnel du tronç commun des lignes 16 et 17,
- de réserver la possibilité de prolonger la ligne 17 vers Nanterre La Folie au niveau des ouvrages de Saint-Denis Pleyel;
- de prendre en compte ses propositions pour les études des transports de rabattement ;
- de poursuivre jusqu'à leur terme les études en cours pour l'interconnexion avec la ligne H à Saint-Denis Pleyel en évaluant les aménagements nécessaires;
- d'estimer les fourchettes de fréquentation de la ligne 17 Nord prenant en compte la réalisation ou non des projets EuropaCity et CDG Express, et en cas d'abandon du projet EuropaCity, son remplacement par une opération de substitution dans le cadre de la ZAC du Triangle de Gonesse ;
- de préciser les mesures envisagées en matière d'augmentation de la capacité des rames à longueur constante et en matière d'exploitation.

4.5 S'agissant du projet de site de maintenance des lignes 16 et 17 sur le site PSA à Aulnay-sous-Bois

La commission d'enquête approuve le choix du site PSA pour l'implantation du SMR SMI PCC.

Pour ne pas retarder les études de ce projet essentiel pour l'exploitation de ces deux lignes et, en conséquence, ne pas compromettre l'échéance de mise en service de la ligne 16 en 2023 - cette ligne étant déjà déclarée d'utilité publique -, la commission attire l'attention sur la nécessité de définir dès que possible le parti d'aménagement du site PSA avec ses éléments structurants (accès, desserte interne et trame viaire, continuités écologiques, liaisons éventuelles avec le Triangle de Gonesse, contraintes internes dues à la proximité des installations industrielles et à l'implantation future de logements), le dispositif de gouvernance de l'aménagement du site PSA et celui de l'urbanisme opérationnel.

S'agissant de l'emprise du projet de SMR SMI PCC, qui ne peut être fixée précisément compte tenu de l'état d'avancement des études, il convient de maintenir celle figurant au PLU révisé de la commune d'Aulnay-sous-Bois.

4.6 S'agissant du phasage du projet

Concernant la demande de la desserte du Mesnil-Amelot en même temps que celle de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle en 2024, au lieu de 2030, l'analyse montre qu'elle ne peut être acceptée actuellement compte tenu de l'état d'avancement des études et de la prise en compte des contraintes spécifiques à la réalisation du tronçon entre l'aéroport de Roissy CDG et le Mesnil-Amelot liées à la réalisation du terminal T 4 et de sa gare.

La commission d'enquête note la volonté de la SGP de maintenir le délai de la réalisation du premier tronçon de la ligne 17 jusqu'à la gare de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle (gare du T2) pour 2024, et ce, d'autant plus que Paris est candidat à l'organisation des Jeux Olympiques à cette date.

La commission précise qu'à la date de rédaction du présent rapport, aucune décision n'est prise quant à l'éventuelle candidature de la France à l'exposition Universelle de 2025 qui serait susceptible de concerner un site sur le territoire de desserte du projet.

4.7 S'agissant de l'évaluation socio économique

L'analyse du développement économique du Nord-est francilien en lien avec le projet a montré le très grand potentiel de ce développement dépassant largement celui des zones d'activités actuelles.

Le moteur principal de ce développement est la croissance du trafic aérien induisant un développement économique majeur de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, et corrélativement de nombreuses activités au voisinage. Indirectement, ce développement concerne l'ensemble de la région et participe à sa croissance démographique et à celle de ses activités.

L'analyse a révélé l'importance quantitative des créations d'emplois prévues sur la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, mais aussi dans la zone d'activités

Paris Nord 2, et dans la ZAC du Triangle de Gonesse conditionnée par le projet de la ligne 17 Nord et pouvant comprendre le projet EuropaCity.

Le territoire du Grand Roissy, avec ses 650 000 habitants et ses 280 000 emplois actuels et, d'ici une vingtaine d'années, peut être en plus 100 000 habitants et au moins 210 000 emplois supplémentaires, pourrait également être desservi partiellement par la ligne 17 Nord, notamment si des transports de rabattement sont mis en place.

Le projet de la ligne 17 Nord intégré au réseau de transport du Grand Paris, en renforçant l'attractivité de ce territoire par une desserte complémentaire compensant les insuffisances d'accessibilité actuelles, accentuera son développement économique par rapport à une situation sans projet. La commission d'enquête retient l'estimation de la SGP d'une contribution du projet à la création de l'ordre de 67 000 emplois supplémentaires.

L'évaluation socio économique du projet a été prudente en retenant les estimations de trafic issues de la modélisation des déplacements et des prévisions relatives au développement des grands équipements. Le Commissariat général à l'investissement (CGI) « a souligné l'incertitude de la réalisation des projets commerciaux » ; il a toutefois donné « un avis favorable au projet compte tenu de sa contribution à l'aménagement du nord parisien, à son développement économique, et à sa contribution à l'accès à l'emploi de populations défavorisées ».

La commission d'enquête partage cet avis ; cependant, l'incertitude du développement est surtout celle de son rythme ; ce développement n'est pas certain, mais très probable. C'est le cas notamment de l'aménagement du Triangle de Gonesse, où en cas d'abandon du projet EuropaCity, l'implantation d'une activité à proximité immédiate de la gare Triangle de Gonesse ne doit pas être exclue.

Comparativement à la rentabilité socio économique des autres lignes ou tronçons du réseau de transport du Grand Paris, la moindre efficacité est surtout due à la montée en puissance moins rapide de la fréquentation liée à son contexte moins urbanisé et moins dense, et à un effet de réseau moins sensible. A l'inverse, la ligne 17 Nord s'inscrit plus dans la durée avec un potentiel de croissance plus important.

Le doute, exprimé par une partie du public sur la rentabilité socio économique du projet justifiant sa préférence pour d'autres projets moins coûteux ou l'amélioration du système actuel, mérite attention.

Pour répondre à ce doute, et eu égard à l'importance des écarts d'évaluation des avantages économiques du projet, la commission d'enquête estime souhaitable d'une part, de poursuivre les études relatives aux méthodes d'évaluation de ce type de projet avec ses effets directs et indirects sur l'urbanisation, la valorisation des effets d'agglomération, et d'autre part, d'explicitier ces écarts en précisant les scénarios extrêmes correspondants au développement du territoire concerné par le projet.

Par ailleurs, la commission rappelle que le Grand Paris a engagé, simultanément à la réalisation du nouveau réseau du GPE, la modernisation du réseau ferré existant.

S'agissant de l'appréciation de la rentabilité socio économique de la desserte du Mesnil-Amelot, il convient de prendre en compte son incidence sur l'aménagement du territoire et

sur le développement économique lié à la desserte de tout ce territoire au Nord-ouest de la Seine-et-Marne et au Nord-est du Val d'Oise, voire à celle du sud de la Picardie.

Comme pour l'ensemble de la ligne 17 Nord, l'importance de l'incidence de cette desserte sur son apport pour la fréquentation de la ligne, et en conséquence sur sa valorisation socio économique, dépendra de l'organisation de cette desserte avec des équipements d'intermodalité adaptés.

4.8 S'agissant de la réalisation des travaux et de leur impact

Parmi les inconvénients du projet d'infrastructure de la ligne 17 nord, l'importance des nuisances dues aux différents chantiers nécessaires à sa mise en œuvre mérite attention : augmentation des trafics routiers par de nombreuses rotations de camions pour évacuer les déblais et approvisionner les chantiers, nuisances des chantiers (bruits, poussières, déviations routières, etc). Il est d'autant plus lourd que leur durée est conséquente et que les grands axes routiers sont déjà très saturés.

La commission a constaté que la SGP a présenté des mesures pour minimiser tous ces impacts. Elle note également que ces nuisances sont moins sensibles en territoire moins urbanisé, mais en revanche, elles vont se cumuler avec d'autres grands chantiers d'aménagement, renforçant la crainte d'un accroissement de la saturation routière actuelle. Elles sont également fortement minimisées par la conception même en tunnel souterrain de la majeure partie de la ligne.

Les principales questions relatives à la réalisation des travaux concernent la gestion et l'évacuation des déblais, l'acheminement des matériaux nécessaires au chantier, ainsi que les risques et les nuisances en phase travaux.

La commission d'enquête prend acte des engagements de la SGP en matière de reconnaissances préalables, de sondages, de connaissance de la qualité des terres et de leur pollution, de gestion de l'eau, de précautions à prendre vis-à-vis des grands réseaux (gaz, trafil, ouvrages d'assainissement, de transport d'eau potable, ...), de gestion des occupations temporaires et de prise en compte des risques.

La commission retient que l'analyse des déblais et de leur pollution provenant de l'excavation du tunnel sera affinée au stade de l'avant-projet et du projet, la pollution potentielle pouvant toucher les ouvrages émergents tels que les gares, les ouvrages annexes, et les semelles des piles du viaduc.

La commission prend acte de la seule possibilité d'évacuation des déblais par le transport routier, en raison de non présence de la voie d'eau à proximité des chantiers, et de l'impossibilité de recours au transport ferroviaire.

Concernant le choix des sites d'accueil des déblais qui reste à décider, la SGP répond au Conseil départemental de Seine-et-Marne que le PREDEC (Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de chantier du bâtiment et des travaux publics adopté le 18 Juin 2015) sera respecté et que sa demande de ne plus prendre en compte les carrières de Villegagnon et de Pécy sera étudiée.

La commission d'enquête prend note des mesures imposées aux entreprises dans les marchés de génie civil pour permettre de privilégier le recyclage plutôt que le stockage. La commission suggère en outre l'intégration dans les dossiers de consultation des entreprises de critères environnementaux permettant de réduire les nuisances (bruit et pollution de l'air) dues à la circulation des camions transportant les déblais et l'approvisionnement des chantiers dans les zones urbanisées.

Elle note que les itinéraires routiers seront étudiés en concertation avec les collectivités.

L'appréciation des risques liés aux travaux a donné lieu à l'identification des sites concernés par la présence de carrières et des risques géotechniques et hydrogéologiques.

Concernant la limitation des nuisances dues aux chantiers, la commission d'enquête a pris note des mesures annoncées par la SGP, avec la coordination des travaux, la mise en place d'un plan de management environnemental, de plans de circulation préétablis et de comités de suivi des travaux, avec la participation des élus et des riverains .

4.9 S'agissant des enjeux environnementaux

De par sa conception même, le projet de la ligne 17 Nord n'augmente pas la fragmentation de ce territoire Nord-est francilien, ce qui est très positif au vu de la situation actuelle, et permet de minimiser son impact sur la biodiversité.

Parmi les enjeux environnementaux liés directement à l'impact du projet en dehors de ceux liés aux travaux, la commission d'enquête a identifié les émergences :

- celles spécifiques du SMR-SMI-PCC sur le site PSA à Aulnay-sous-Bois ;
- celles de la partie aérienne du projet comprenant les gares et le viaduc.

Les dispositions prévues en la matière par la SGP en faveur d'un traitement qualitatif architectural et paysager devront être respectées pour atteindre la qualité souhaitée, après concertation avec les collectivités concernées.

Pour les autres impacts , la commission d'enquête note que les études doivent se poursuivre pour les préciser et maîtriser leur incidence, notamment en ce qui concerne les milieux naturels.

Concernant l'incidence directe ou indirecte du projet sur l'urbanisation, l'étalement urbain et la consommation des terres agricoles, il convient de bien prendre en compte les enjeux correspondants, compte tenu de la difficulté de maîtriser l'évolution des territoires concernés à proximité des sites de développement les plus dynamiques, tels que les deux plateformes aéroportuaires. L'urbanisation va se poursuivre non seulement dans le cadre des contrats de développement territorial concernés par le projet, mais aussi dans une grande partie de ce Nord-est francilien que le projet va desservir.

La SGP indique que « l'incidence sur la croissance de la zone concernée par la ligne 17 Nord peut être très élevée, et il est certain que le développement local sera fortement conditionné par la qualité de la politique d'aménagement conduite par les collectivités et opérateurs d'aménagement concernés ».

Malgré les évolutions technologiques permettant de réduire les nuisances, toutes choses égales par ailleurs, le développement peut avoir un effet négatif sur la consommation des ressources naturelles, y compris en matière énergétique, sur la lutte contre le changement climatique, et sur la biodiversité, si des précautions ne sont pas prises. Il convient de maintenir un cadre de vie et des conditions de vie locale satisfaisantes pour les habitants, y compris dans les secteurs proches des plateformes aéroportuaires.

Compte tenu de l'importance des surfaces agricoles à proximité des secteurs de développement, la commission d'enquête estime que la protection des 400 ha du carré vert du Triangle de Gonesse et des 8 000 hectares identifiés dans le schéma des terres agricoles du Grand Roissy par création d'une Zone Agricole Protégée (ZAP), apporterait une contrepartie au développement en cohérence avec le SDRIF. Elle recommande donc vivement aux autorités et collectivités locales d'engager et de mener à bien les procédures de protection des espaces agricoles à cette échelle, compte tenu du risque d'un étalement urbain non maîtrisé sur le territoire du Grand Roissy. Une telle mesure devrait être considérée comme une action d'accompagnement du projet, compte tenu de ses impacts indirects liés à l'amélioration de l'accessibilité de ce territoire qu'il procure.

Le développement du trafic aérien est probable indépendamment de la réalisation du projet ; mais l'urbanisation en partie liée au projet va accroître la population vivant ou travaillant à proximité des aéroports. En conséquence, il importe que les nuisances du trafic aérien (bruit et pollution de l'air notamment) n'augmentent pas par rapport à la situation actuelle, et que l'évolution technologique et les mesures prises au niveau des aéroports limitent cet impact.

4.10 S'agissant de la sécurité de la ligne

La commission note que la conception en automatique du métro (portes automatiques sur les quais) lui confère par nature une certaine sécurité, toute intrusion sur les voies étant de ce fait impossible.

Dans le contexte nouveau des attentats, le problème de la sécurité dans les transports revêt une importance accrue et appelée à durer.

La commission demande à la SGP de prendre en compte ce risque dans la poursuite des études, en examinant avec les services concernés l'ensemble des éléments techniques les plus vulnérables, y compris au niveau de la gestion et leur exploitation, pour la ligne et les usagers, afin d'intégrer les dispositions pour y faire face.

5 Conclusions motivées de la commission d'enquête sur le projet

Le projet de la ligne 17 Nord qui s'intègre au réseau de transport public du Grand Paris répond aux besoins croissants de déplacements, et à la nécessité de renforcer l'utilisation des transports en commun en Ile-de-France. Cette utilité est manifeste aussi bien pour sa participation à l'attractivité de ce réseau, que pour la desserte du Nord-est francilien ; cette desserte réduit son enclavement et accompagne son développement potentiellement

très important. **L'aménagement du corridor aéroportuaire Roissy-Le Bourget, créateur d'activités et d'emplois, est une priorité régionale.**

Ce projet, qui comprend le site de maintenance des lignes 16 et 17, nécessite des acquisitions foncières ; malgré la priorité donnée aux acquisitions amiables, des expropriations seront nécessaires.

Le projet présente le tracé le mieux adapté aux objectifs de desserte de ce territoire. Aucune solution variante ou alternative pertinente comparative au projet n'a été retenue par la commission d'enquête. **Pour assurer sa réussite par rapport à l'objectif de report des déplacements en automobile vers les transports collectifs et augmenter son utilité, des transports de rabattement assurant un réseau maillé et interconnecté devront être offerts lors de sa mise en service.**

Le projet ne présente pas un coût excessif eu égard à celui d'opérations de transport similaires. Il a été optimisé dans le cadre du Nouveau Grand Paris ; son tracé a retenu partout où c'était possible un passage en viaduc. L'importance des zones d'activités actuelles qu'il va desservir, et leur potentiel de développement indéniable doivent assurer sa rentabilité socio économique à long terme, même si le projet EuropaCity ne se réalise pas. Le projet est indépendant de la réalisation ou non du CDG Express.

Aucun intérêt social majeur ne s'oppose à sa réalisation. Le projet ne présente pas d'inconvénients au regard de l'intérêt public de la santé .

Son incidence directe sur l'environnement est relativement limitée et acceptable. Compte tenu de ses effets sur le développement de l'urbanisation avec le risque de l'étalement urbain et de consommation des terres agricoles, des mesures d'accompagnement sont proposées.

Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme, le SDRIF révisé ayant prévu explicitement sa réalisation cohérente avec l'aménagement régional ; le projet s'inscrit dans les mesures prévues par le PDUIF. Les documents d'urbanisme locaux doivent être mis en compatibilité.

L'enquête publique semble indiquer que ce projet bénéficie globalement d'une bonne acceptabilité sociale .

Prenant en considération l'ensemble des éléments recueillis au cours de l'enquête publique, la commission d'enquête formule les recommandations suivantes susceptibles d'améliorer le projet et son utilité.

Concernant **la capacité du projet et son évolution future :**

- approfondir les réflexions pour préciser les solutions envisageables pour accroître la capacité de la ligne 17 Nord, y compris en matière de matériel roulant, permettant d'anticiper la probabilité de la saturation à terme de cette ligne; identifier les

mesures conservatoires nécessaires pour la réalisation à terme du doublement du tunnel du tronc commun avec la ligne 16 ;

- assurer la possibilité de prolonger la ligne 17 vers Nanterre La Folie au niveau des ouvrages de Saint-Denis Pleyel ;
- poursuivre les études en cours sur l'interconnexion avec la ligne H à Saint-Denis Pleyel en évaluant les aménagements nécessaires;

Concernant **la desserte du projet par les transports de rabattement** :

- prendre en considération par la Société du Grand Paris l'importance des enjeux de la desserte à assurer par les transports de rabattement sur les gares de la ligne 17 Nord lors de leur mise en service, gage de la réussite du projet complété par ces transports pour constituer un réseau structuré et interconnecté grâce à l'efficacité de son maillage. Pour atteindre cet objectif, la commission d'enquête recommande :
 - de définir à la fois les équipements d'intermodalité pour les échéances de la mise en service de la ligne, et ceux nécessaires à plus long terme, compte tenu de la montée en puissance de la fréquentation, y compris après 2030, avec une hiérarchisation des modes de transport et des espaces qui leur seront dévolus aux abords des gares ;
 - de réserver aux abords immédiats de chaque gare un espace dédié à une gare routière pouvant accueillir des bus et des cars et/ou servir d'espace disponible pour les grands événements ;
 - d'affirmer la nécessité d'un parking proche de la gare du Mesnil-Amelot, de capacité suffisante, condition nécessaire de sa desserte, ainsi que le principe d'un parking pour celle du Triangle de Gonesse ;
 - de coordonner les études en tenant compte des spécificités des contextes de chaque gare, notamment des gares de Roissy CDG, et de la nécessaire anticipation des études du STIF portant sur la restructuration des lignes de bus et des gares routières, que les études des comités de pôle doivent prendre en compte.

Concernant **le projet de site de maintenance des lignes 16 et 17 sur le site PSA à Aulnay-sous-Bois** :

- définir dès que possible le parti d'aménagement du site PSA avec ses éléments structurants (accès, desserte interne et trame viaire, continuités écologiques, liaisons éventuelles avec le Triangle de Gonesse, contraintes internes dues à la proximité des installations industrielles et à l'implantation future de logements), le dispositif de gouvernance de l'aménagement du site PSA et celui de l'urbanisme opérationnel,

Concernant **la réalisation des travaux** :

- limiter et réduire les impacts liés à l'évacuation des déblais, en privilégiant le recyclage, et en associant le choix des sites d'accueil à la réduction des nuisances (bruit et pollution de l'air) dues aux flux des camions transportant les déblais concernant les zones urbanisées ;
- limiter et réduire les impacts liés à l'acheminement des matériaux ;

- mettre en œuvre les mesures d'atténuation des nuisances concernant notamment le bruit et la pollution de l'air.

Concernant **l'environnement** :

- mettre en place les dispositions supprimant la transmission des vibrations aux constructions voisines ;
- recommander aux autorités et collectivités locales d'engager et de mener à bien les procédures de protection des espaces agricoles à l'échelle du Grand Roissy en tant que mesure d'accompagnement du projet, compte tenu du risque d'un étalement urbain non maîtrisé, par la protection des 400 ha du carré vert du Triangle de Gonesse et des 8 000 ha identifiés dans le schéma des terres agricoles du Grand Roissy par création d'une Zone Agricole Protégée (ZAP).

Concernant **la sécurité** :

- prendre en compte le risque d'attentat dans la poursuite des études en examinant avec les services concernés l'ensemble des éléments techniques les plus vulnérables, y compris au niveau de la gestion et leur exploitation, pour la ligne et les usagers afin d'intégrer les dispositions pour y faire face.

2 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES PAR LA LIGNE 17 NORD

2.1 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DU BLANC-MESNIL

2.1.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison du métro automatique de la ligne 17 Nord entre les gares Le Bourget RER et le Mesnil-Amelot, porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

L'enquête a été ouverte dans les 3 Préfectures concernées et les 10 communes traversées par le projet (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Gonesse, Tremblay-en-France, Villepinte, Le Mesnil-Amelot, Mauregard) où les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public. Le siège de l'enquête a été la préfecture de la région d'Île-de-France. Elle s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête. Ce dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet dédié à la présente enquête publique.

Conformément aux articles L 123-14 et L 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Cette procédure concerne 8 communes : Le Blanc-Mesnil, Dugny, Tremblay-en-France, Villepinte, Bonneuil-en-France, Gonesse et Le Mesnil-Amelot.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris sur les villes traversées et 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 et concerne, pour le projet de liaison de la Ligne 17 Nord :

- **la section courante de l'infrastructure** mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance :
 - en souterrain : les tunnels de 10 m de diamètre environ ;
 - en surface : les sections en aérien ou en viaduc, d'une emprise au sol de 10 m de large environ et d'une hauteur pouvant aller jusqu'à une quinzaine de mètres pour les viaducs.
- les emprises des gares :
 - les gares souterraines dont les dimensions sont de 110 x 30 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur 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 ;
- 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 ;
 - **les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public** du Grand Paris : les sites de maintenance et de remisage pour le matériel roulant (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête ;
- que le dossier d'enquête ainsi que le registre dématérialisé ont été mis à la disposition du public, en ligne sur le site internet dédié au projet ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;
- qu'à ces diverses permanences, les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Préfet de la région d'Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

En conséquence, la commission d'enquête après avoir analysé l'ensemble de l'expression du public et le mémoire en réponse de la SGP, présente les conclusions suivantes sur le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord.

2.1.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville du Blanc-Mesnil

2.1.2.1 Objet de la mise en compatibilité

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire du BLANC-MESNIL, en tunnel, sur une longueur totale d'environ 1,5 km.

Le territoire de la commune est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- par l'implantation de la gare «Le Bourget Aéroport » complétée par ses emprises souterraines ;
- par l'implantation de trois ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur quatre zones urbaines distinctes du PLU de la ville du BLANC-MESNIL.

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 décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013. Le SDRIF est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

2.1.2.2 Le plan de zonage ; les zones traversées

La zone UB

en limite communale de Dugny, le long de la rue du 8 mai 1945. Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain, par l'implantation de la future gare « Le Bourget Aéroport » et, au niveau du carrefour entre les avenues de la Défense du Bourget, Charles Floquet et Aristide Briand, par l'infrastructure en souterrain et un ouvrage technique annexe.

Une partie du tracé concerne la Zone d'Aménagement Concerté « Gustave Eiffel » créée à l'initiative de SIDEC (devenue SEQUANO Aménagement). Cette ZAC, intégrée dans le PLU, est régie par le règlement de la zone UB.

Le règlement d'urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone des entrées de ville, qui est couverte par trois périmètres d'études : « Lindberg/Eiffel » et « RN2/RN17 », «Gare/Sémard/Petit Ponts ».

1.3.2 La zone UC

également en limite communale de Dugny, le long de la rue du 8 mai 1945, est concernée par l'infrastructure en souterrain et par un ouvrage technique annexe.

Le règlement d'urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone à vocation principale d'habitations collectives édifiées en ordre discontinu, avec espaces verts ou une diversité est possible ».

1.3.3. La zone UG

est concernée uniquement par l'infrastructure en souterrain à proximité de la limite communale de Dugny, au niveau de l'autoroute A1.

Le règlement d'urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone urbaine à vocation principale d'habitat pavillonnaire ».

2.1.2.3 Le secteur U1a de la zone UI

Il est concerné par sa traversée au sud-ouest de la commune, en limite communale du Bourget, au niveau du « Carré des Aviateurs », par l'infrastructure en souterrain.

Le règlement d'urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone urbaine spécifique, d'activités économiques ». Le secteur U1a est un « secteur d'activités économiques à vocation de parc d'activités ».

Extrait du plan de zonage de la Ville du Blanc-Mesnil faisant apparaître les éléments du Projet.



2.1.2.4 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet d'infrastructure souterraine passe sous une prescription de plantations à réaliser, situées autour du « Carré des Aviateurs » sans les remettre en cause.

La zone UB

est composée de trois secteurs, chacun d'entre eux correspondant à un « périmètre d'étude ». Deux de ces périmètres sont concernés par le projet :

- le périmètre d'étude « Lidberg/Eiffel » concerné par l'implantation d'un ouvrage technique annexe ;
- le périmètre d'étude « RN2/RN17 » concerné par l'implantation de la gare « Le Bourget Aéroport » et ses emprises souterraines.

Toutefois, ces périmètres d'étude étant caduques, seul le règlement de la zone UB est à prendre en compte.

2.1.2.5 Les contraintes réglementaires

Les servitudes d'utilité publique :

- une protection des monuments historiques (classés et inscrits) : l'Aérogare du

- Bourget et la cité HBM située au 212 avenue du 8 mai 1945 ;
- une canalisation de gaz (haute pression).

Le Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles, prescrit le 23 juillet 2001.

La présence d'une zone de présomption de prescription archéologique dans le secteur la Molette au titre du décret 2004-490.

L'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre.

Une partie du territoire communal est également concerné par le périmètre de danger autour de la gare de triage. Le préfet de département a porté à la connaissance des collectivités, en avril 2013, les préconisations d'urbanisme à prendre en compte. Ces éléments sont sans incidences sur le projet de Ligne 17 Nord.

L'émergence gare « Le Bourget Aéroport », située dans le périmètre de protection de Monuments Historiques (rayon de 500 m) nécessitera obligatoirement l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France pour sa construction.

2.1.2.6 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville du Blanc-Mesnil.

Les orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le PLU de la ville du Blanc-Mesnil ne comporte pas d'Orientations d'Aménagement et de Programmation.

2.1.2.7 Mise en compatibilité des documents

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin 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.

2.1.2.8 Compléments au rapport de présentation

Un exposé des motifs de changements apportés sera inséré dans le document, à la fin du chapitre « Chapitre 1 – Préambule » :

La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris

Exposé des motifs des changements apportés

Le **rapport de présentation** a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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 l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- . L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- . L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- . L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- . L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- . L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- . L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- . L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- . L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- . L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

2.1.2.9 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UB		La rédaction insérée en fin des caractéristiques générales de la zone UB est la suivante : « <i>Ces périmètres d'études ne s'appliquent pas aux emprises nécessaires aux constructions et installations liées au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »
	Art UB 6	La rédaction insérée en fin d'article UB 6 est la suivante : « <i>6.6 - CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS NECESSAIRES AU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS</i> <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> »
	Art UB 7	La rédaction insérée en fin d'article UB 7 est la suivante : « <i>Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.</i> <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 m au minimum.</i> »
	Art UB 12	La rédaction insérée au sein de l'article UB 12 est la suivante : « <i>Activités commerces, services, activités artisanales, bureaux : 1 place de stationnement par 80m² de SURFACE DE PLANCHER, avec au minimum 1 place par unité.</i> <i>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.</i> »
	Art UB 13	La rédaction insérée en fin d'article UB 13 est la suivante : « <i>13.4 – CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS NECESSAIRES AU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS</i> <i>Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »
Zone UI	Art UI Secteur UIa	L'article UI 1 est complété de la manière suivante : « <i>Dans toute la zone, sont interdites les occupations et les utilisations, suivantes :</i> <i>- Les constructions à usage d'habitation qui ne répondent pas aux conditions fixées en UI.2,</i> <i>- Les constructions non liées à la vocation d'activités économiques de la zone, à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, (...) »</i>

2.1.3. Analyse des observations

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune du BLANC-MESNIL n'a été formulée au cours de l'enquête publique.

2.2 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE DUGNY

2.2.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison du métro automatique de la ligne 17 Nord entre les gares Le Bourget RER et le Mesnil-Amelot, porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

L'enquête a été ouverte dans les 3 Préfectures concernées et les 10 communes traversées par le projet (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Gonesse, Tremblay-en-France, Villepinte, Le Mesnil-Amelot, Mauregard) où les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public. Le siège de l'enquête a été la préfecture de la région d'Ile-de-France. Elle s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête. Ce dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet dédié à la présente enquête publique.

Conformément aux articles L 123-14 et L 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Cette procédure concerne 8 communes : Le Blanc-Mesnil, Dugny, Tremblay-en-France, Villepinte, Bonneuil-en-France, Gonesse et Le Mesnil-Amelot.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris sur les villes traversées et 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 et concerne, pour le projet de liaison de la Ligne 17 Nord :

- **la section courante de l'infrastructure** mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance :
 - o en souterrain : les tunnels de 10 m de diamètre environ ;
 - o en surface : les sections en aérien ou en viaduc, d'une emprise au sol de 10 m de large environ et d'une hauteur pouvant aller jusqu'à une quinzaine de mètres pour les viaducs.
- **les emprises des gares** :
 - o les gares souterraines dont les dimensions sont de 110 x 30 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur 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 ;
- 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 ;
 - **les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public** du Grand Paris : les sites de maintenance et de remisage pour le matériel roulant (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête ;
- que le dossier d'enquête ainsi que le registre dématérialisé ont été mis à la disposition du public, en ligne sur le site internet dédié au projet ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;
- qu'à ces diverses permanences, les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Préfet de la région d'Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

En conséquence, la commission d'enquête après avoir analysé l'ensemble de l'expression du public et le mémoire en réponse de la SGP, présente les conclusions suivantes sur le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord.

2.2.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de DUGNY

2.2.2.1 Situation actuelle

La ville de DUGNY est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 décembre 2007 et dont la dernière modification a été approuvée par une délibération du Conseil Municipal du 14 novembre 2011.

La ville De DUGNY ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

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 décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013. Le SDRIF est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

2.2.2.2 Objet de la mise en compatibilité

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de DUGNY, sur une longueur totale d'environ 1,5 km.

Le territoire de la commune est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- par l'implantation de la gare « Le Bourget Aéroport » complétée par ses emprises souterraines ;
- par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le tracé est implanté sur deux zones urbaines distinctes du PLU de la ville de DUGNY :

2.2.2.3 Le plan de zonage ; les zones traversées

Le secteur UEb de la zone UE est concerné :

- par une partie du tracé en tunnel, au niveau de la rue du 8 mai 1945, en limite communale avec la commune du Blanc-Mesnil ;
- par l'implantation d'un ouvrage technique annexe, au niveau de l'intersection entre la rue du 8 mai 1945 et le chemin de Notre-Dame.

Le règlement d'urbanisme précise que la zone UE regroupe « les habitations collectives ». Le secteur UEb concerne « les parties méridionales des parties urbanisées ou se jouera le développement futur ».

Le secteur UZa de la zone UZ est concerné :

- par toute la longueur du tracé en tunnel, le long des terrains du Musée de l'Air et de l'Espace, rue du 8 mai 1945 ;
- par l'implantation de la future gare « Le Bourget Aéroport », en limite communale avec la commune du Blanc-Mesnil.

Selon le règlement d'urbanisme, la zone UZ correspond essentiellement à « la plateforme de l'aéroport Paris-Le Bourget (...) et aux terrains du Musée de l'Air et de l'Espace ».

Elle comprend un secteur UZa « pour les terrains les plus proches de la zone urbaine ».

Extrait du plan de zonage de la Ville de Dugny faisant apparaître les éléments du Projet.



2.2.2.4 Les contraintes réglementaires

Le projet traverse plusieurs périmètres de protection liés à des éléments de patrimoine historique, il s'agit :

- de l'aérogare du Bourget, inscrit à l'inventaire supplémentaire A du 30/06/1994 ;
- de la cité HBM située au 212 avenue du 8 mai 1945 ;

Le Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles, prescrit le 23 juillet 2001 ;

La présence d'une zone de présomption de prescription archéologique dans le secteur la Molette au titre du décret 2004-490 ;

L'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre.

2.2.2.5 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme concerné

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de Dugny.

Les orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le PLU de la ville de Dugny comporte une seule orientation d'aménagement qui ne concerne pas les secteurs traversés par le projet.

2.2.2.6 Evolutions des documents d'urbanisme

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin 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.

2.2.2.7 Compléments à apporter au rapport de présentation

Un exposé des motifs de changements apportés sera inséré dans la 2ème partie du document, en partie « IV. Les motifs des limitations administratives à l'utilisation des sols apportées par le règlement », à la fin du chapitre « A. L'organisation des dispositions réglementaires »

B. La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris :

Exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité. 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 l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- . L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- . L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- . L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- . L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- . L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- . L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- . L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- . L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- . L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

2.2.2.8 Evolutions du plan de zonage

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

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UZ Secteur UZa	Art UZ 2	<p>La rédaction insérée au sein de l'article UZ 2 est la suivante : « - Les installations classées soumises à déclaration ou autorisation, à condition qu'elles soient nécessaires à l'activité et à la vocation de la zone et au réseau de transport public du Grand Paris. (...) » - Les exhaussements et les affouillements de sols liés à l'activité et à la vocation de la zone ; - Les équipements d'intérêt général liés à la voirie et aux réseaux divers, ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. (...) »</p>
	Art UZ 6	<p>La rédaction insérée en fin d'article UZ 6 est la suivante : « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
	Art UZ 7	<p>La rédaction insérée en fin d'article UZ 7 est la suivante : « 3 - Règle particulière Pour les terrains du Musée de l'Air et de l'Espace, la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à 1,90m. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
	Art UZ 8	<p>La rédaction insérée en fin d'article UZ 8 est la suivante : « Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
	Art UZ 12	<p>La rédaction insérée au sein de l'article UZ 12 est la suivante : « 2-4 - Commerces Outre les véhicules de service ou de livraison, il devra être prévu : - dans le cas où l'installation commerciale représente une surface de plancher hors oeuvre nette de moins de 2 000 m² : 1 place de parking pour 50 m² S.H.O.N. avec un minimum d'1 place de parking par boutique de moins de 50 m² S.H.O.N. ; ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris. - dans le cas où l'installation commerciale représente une surface de plancher hors oeuvre nette de plus de 2 000 m² : 1 place pour 20 m² de S.H.O.N. (...) » La rédaction insérée en fin d'article UZ 12 est la suivante : « 3- Les dispositions liées aux emplacements nécessaires pour assurer toutes opérations de chargement, déchargement et manutention ne s'appliquent pas au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>

2.2.3 Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de DUGNY n'a été formulée au cours de l'enquête publique.

2.3 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE TREMBLAY-EN-FRANCE

2.3.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison du métro automatique de la ligne 17 Nord entre les gares Le Bourget RER et le Mesnil-Amelot, porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

L'enquête a été ouverte dans les 3 Préfectures concernées et les 10 communes traversées par le projet (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Gonesse, Tremblay-en-France, Villepinte, Le Mesnil-Amelot, Mauregard) où les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public. Le siège de l'enquête a été la préfecture de la région d'Ile-de-France. Elle s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête. Ce dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet dédié à la présente enquête publique.

Conformément aux articles L 123-14 et L 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Cette procédure concerne 8 communes : Le Blanc-Mesnil, Dugny, Tremblay-en-France, Villepinte, Bonneuil-en-France, Gonesse et Le Mesnil-Amelot.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris sur les villes traversées et 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 et concerne, pour le projet de liaison de la Ligne 17 Nord :

- **la section courante de l'infrastructure** mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance :
 - o en souterrain : les tunnels de 10 m de diamètre environ ;
 - o en surface : les sections en aérien ou en viaduc, d'une emprise au sol de 10 m de large environ et d'une hauteur pouvant aller jusqu'à une quinzaine de mètres pour les viaducs.
- les emprises des gares :
 - o les gares souterraines dont les dimensions sont de 110 x 30 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur 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 ;
- 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 ;
 - **les installations** permettant **l'exploitation du réseau de transport public** du Grand Paris : les sites de maintenance et de remisage pour le matériel roulant (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête ;
- que le dossier d'enquête ainsi que le registre dématérialisé ont été mis à la disposition du public, en ligne sur le site internet dédié au projet ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;
- qu'à ces diverses permanences, les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Préfet de la région d'Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

En conséquence, la commission d'enquête après avoir analysé l'ensemble de l'expression du public et le mémoire en réponse de la SGP, présente les conclusions suivantes sur le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord.

2.3.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Tremblay-en-France

2.3.2.1 Situation actuelle

La ville de TREMBLAY-EN-FRANCE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 mai 2011 et dont les dernières modifications simplifiées ont été approuvées par une délibération du Conseil Municipal du 25 juin 2015.

La ville de TREMBLAY-EN-FRANCE ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

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 décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013. Le SDRIF est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

2.3.2.2 Objet de la mise en compatibilité

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de TREMBLAY-EN-FRANCE, sur une longueur totale d'environ 6,2 km.

Le territoire de la commune est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- par une section de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris ;
- par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- par l'implantation de la gare « Aéroport Charles de Gaulle T2 », située également sur la commune du Mesnil-Amelot, et complétée par ses emprises souterraines ;
- par l'implantation de cinq ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur cinq zones distinctes du PLU de la ville de TREMBLAY-EN-FRANCE : deux zones urbaines, une zone d'urbanisation future, une zone agricole et une zone naturelle.

2.3.2.3 Le plan de zonage ; les zones traversées

La zone Ua, uniquement concernée par l'infrastructure en souterrain (tunnel et tranchée couverte).

Le règlement d'urbanisme précise que : « La zone Ua est une zone urbaine mixte assez dense. Elle correspond au Vieux Pays, cœur historique de la commune »

Les secteurs Uea, Ueb, Uec et Ued de la zone Ue. Cette zone urbaine est la plus fortement concernée par le projet, à la fois :

- par la longueur du tracé en souterrain (tunnel et tranchée couverte) pour les secteurs Uea, Ueb (plateforme aéroportuaire au Nord du territoire communal) et Ued (secteur du Figaro près du Vieux Pays) ;
- par la longueur du tracé en aérien, pour le secteur UEC uniquement, à proximité du Parc des Expositions de Villepinte ;

- par l'implantation de la future gare « Aéroport Charles de Gaulle T2 » en secteur Uea sur l'actuel site de la gare multimodale du Terminal 2 ;
- par l'implantation en secteur Uea de trois ouvrages techniques annexes sur le site de l'Aéroport : le premier, au Nord, rue de New-York, le second au Sud du Terminal T2 et le troisième à proximité de la route périphérique Sud.

Le règlement d'urbanisme précise que « la zone Ue est une zone spécialisée à dominante d'activités économiques.

Les secteurs 1AUz1 et 1AUz2 de la zone 1AUz

La zone urbaine 1AUz est concernée, pour ses secteurs 1AUz1 et 1AUz2, à la fois par la section courante de l'infrastructure en souterrain (tunnel et tranchée couverte) mais également en aérien, à l'interface du Parc des Expositions de Villepinte et de l'Aéroport de Roissy-Charles De Gaulle.

Le règlement d'urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone d'extension urbaine à vocation économique, elle comprend la ZAC Sud Charles-de-Gaulle. Elle est notamment destinée à accueillir ne extension du Parc des Expositions de Villepinte ».

La zone A

La zone agricole est concernée à double titre par le projet :

- par l'infrastructure en souterrain au Sud de la plateforme aéroportuaire, près de la route périphérique Sud ;
- par l'implantation d'un ouvrage technique annexe à la limite Est du cimetière.

Le règlement d'urbanisme précise que la zone A « comprend les terrains qui font l'objet d'une protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agronomique des terres agricoles. Elle est destinée à l'activité agricole et aux constructions liées et nécessaires aux besoins de l'exploitation agricole.

Le secteur NI de la zone N

La zone naturelle est concernée uniquement pour secteur NI :

- par l'infrastructure en souterrain au niveau du cimetière, en limite Est du Vieux Pays ;
- par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes en limites Ouest et Est du cimetière.

Le règlement d'urbanisme précise la zone N : « regroupe les espaces naturels et forestiers à protéger en raison de leur caractère d'espace naturel ou en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt esthétique, historique ou écologique. »

2.3.2.4 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet traverse plusieurs secteurs de patrimoine paysager, protégés au titre de l'article L 123-1-5 du code de l'urbanisme.

L'infrastructure souterraine passe sous deux alignements d'arbres existants ou à créer.

L'infrastructure traverse également deux secteurs de parc.

Un ouvrage technique annexe est implanté dans un secteur de jardin.

Les éléments de projet traversent également la servitude d'équipement, identifiée « B » destinée à la création d'une esplanade.

Le projet en aérien ne remet pas en cause cette servitude d'équipement. L'emplacement réservé n° 6, au bénéfice de l'AFTRP, ayant pour objet la création d'une liaison routière dite barreau Est, cet emplacement réservé n'est pas remis en cause pour les besoins du projet en aérien sur cette section.

2.3.2.5 Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Lignes électriques haute tension (aériennes) ;
- Canalisation de gaz à haute pression ;
- Protection des centres radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques et contre les obstacles ;
- Protection des faisceaux hertziens contre les obstacles ;
- Voisinage des cimetières ;
- Archéologie préventive.

La partie du territoire traversée par le projet est également concernée par :

- Le plan de prévention des risques naturels prévisibles sur les mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles, prescrit par arrêté préfectoral du 23 juillet 2001 ;
- l'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre ;
- Le plan d'exposition au bruit de l'Aéroport Roissy-Charles de Gaulle approuvé le 30 mai 2011.

Extrait du plan de zonage de la Ville de TREMBLAY-EN-FRANCE faisant apparaître les éléments du Projet.



2.3.2.6 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme concernés

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Il n'est pas fait mention du réseau de transport public du Grand Paris dans le PADD.

Par conséquent, il convient de mettre en compatibilité le PADD en y mentionnant de façon explicite le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Cette évolution du document ne modifie pas l'économie générale du PADD.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Parmi les Orientations d'Aménagement et de Programmation relatives à certains secteurs du territoire communal, deux d'entre elles apparaissent concernées par le projet :

- le site couvert par l'orientation « ZAC Sud Charles de Gaulle » entièrement traversé par la section courante de l'infrastructure en aérien du projet de transport public du Grand Paris ;
- le site couvert par l'orientation « Le Vieux Pays ».

Le projet de réseau de transport remet en cause ces deux OAP. Il convient donc de faire évaluer cette pièce à la fois dans sa partie graphique et dans sa partie écrite afin d'intégrer l'implantation de la section courante de l'infrastructure en aérien dans les deux orientations.

2.3.2.7 Evolutions des documents d'urbanisme

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, des évolutions des documents sont nécessaires ; ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- Le complément apporté au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet ;
- Le complément apporté aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) concernant la ZAC Sud Charles-de-Gaulle et le Vieux Pays, afin d'y adapter en tant que de besoin la prise en compte du projet dans toutes ses composantes ;
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes ;
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire :
 - o De réduire des secteurs de patrimoine paysager et de créer des emplacements réservés sous les emprises des ouvrages techniques annexes ;
 - o De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris ;
 - o L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

2.3.2.8 Compléments à apporter au rapport de présentation

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le « Tome 3 – Justification des choix retenus », à la fin de la partie « EXPOSE DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTES AUX REGLES D'URBANISME ANTERIEURES » :

7. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 17 NORD DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS :

Exposé des motifs des changements apportés

Le **rapport de présentation** a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

Le volet du **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** (PADD) relatif aux transports a été complété, afin d'inclure explicitement l'implantation du projet de réseau de Transport public du Grand Paris sur la commune au sein des objectifs et orientations générales qui figurent dans le PADD.

Les **Orientation d'Aménagement et de Programmation** (OAP) de la ZAC Sud Charles de Gaulle et du Vieux Pays concernées pour tout ou partie par l'implantation de la section ncourante en viaduc ont été modifiées pour intégrer le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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 l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- . L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- . L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- . L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- . L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- . L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- . L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- . L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;

- . L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- . L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- . L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- . L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

2.3.2.9 Evolutions du plan de zonage

Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante.

Tout d'abord, il convient de réduire deux secteurs de patrimoine paysager :

- le secteur de parc, sera réduit sous les emprises de la section de l'infrastructure en aérien, soit sur une superficie totale d'environ 1 000 m² ;
- le secteur de jardin, sera réduit sous les emprises de l'ouvrage technique annexe, soit sur une superficie totale d'environ 1 200 m².

2.3.2.10 Evolutions de la liste des emplacements réservés

Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 3 ha, sera identifiée par le **numéro 9**.

Deux emplacements réservés sont également définis sous les emprises des ouvrages techniques annexes situés en zone naturelle :

- le premier au niveau du secteur de jardin porte le numéro 10 et possède une superficie totale d'environ 1 200 m² ;
- le second, en limite Est du cimetières porte le numéro 11 et possède une superficie totale d'environ 1 700 m².

Le tableau des emplacements réservés sera modifié en conséquence.

2.3.2.11 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone Ue	Art Ue 2	L'article Ue 2 est complété de la manière suivante : « Dans les sous-secteurs Ue a, Ue b, Ue d et Ue e :(…) - constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif liés à la vocation de la zone ainsi qu'au réseau de transport public du Grand Paris ; »
	Art Ue 6	La rédaction insérée en fin de paragraphe 6.1 de l'article Ue 6 est la suivante : « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
	Art Ue 7	La rédaction insérée en fin de paragraphe 7.1 de l'article Ue 7 est la suivante : « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
	Art Ue 9	La rédaction insérée en fin d'article Ue 9 est la suivante : « Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé. »
	Art Ue 13	La rédaction insérée en fin d'article Ue 13 est la suivante : « Toutefois, l'ensemble de ces règles ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
Zone 1AUz	Art 1AUz 2	L'article 1AUz 2 est complété de la manière suivante : « - les constructions et installations nécessaires aux services publics ou aux services d'intérêt collectif liés à la vocation de la zone ainsi qu'au réseau de transport public du Grand Paris ; »
	Art 1AUz 6	La rédaction insérée en fin d'article 1AUz 6 est la suivante : « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
	Art 1AUz 7	La rédaction insérée en fin d'article 1AUz 7 est la suivante : « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
	Art 1AUz11	La rédaction insérée en fin de paragraphe 11.4 de l'article 1AUz 11 est la suivante : « Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
	Art 1AUz13	La rédaction insérée en fin d'article 1AUz 13 est la suivante : « Toutefois, l'ensemble de ces règles ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
Zone A	Art A 2	L'article A 2 est complété de la manière suivante : « - les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dès lors qu'elles font l'objet d'un traitement paysager de qualité, limitant l'imperméabilisation des sols ou qu'elles sont nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ; »
	Art A 6	La rédaction insérée en fin d'article A 6 est la suivante : « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1

		<i>m au minimum. »</i>
	Art A 7	La rédaction insérée en fin d'article A 7 est la suivante : <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
Zone N	Art N 2	L'article N 2 est complété de la manière suivante : <i>« - Les nouvelles occupations et utilisations du sol à destination des services publics ou d'intérêt collectif, à condition de limiter l'imperméabilisation des sols et d'assurer un traitement paysager de l'unité foncière ou qu'elles soient nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ; »</i>
	Art N 6	La rédaction insérée en fin d'article N 6 est la suivante : <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art N 7	La rédaction insérée en fin d'article N 7 est la suivante : <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art N 9	La rédaction insérée en fin d'article N 9 est la suivante : <i>« Dans les secteurs NI uniquement :</i> <i>- l'emprise au sol des constructions autorisées ne doit pas excéder 5 % de la superficie totale du terrain.</i> <i>- pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé. »</i>

2.3.3 Conclusions de la commission d'enquête

Après avoir :

- observé que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- examiné les dossiers spécifiques à la mise en compatibilité des plans d'urbanisme de chacune des communes concernées par le projet et plus particulièrement les documents d'urbanisme de la commune de TREMBLAY-EN-FRANCE,
- observé que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de TREMBLAY-EN-FRANCE afin de le rendre compatible,
- constaté que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites et, qu'en conséquence, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte le projet
- avoir pris note de l'engagement de la Société du Grand Paris de prendre en compte les contraintes réglementaires figurant dans les documents d'urbanisme.

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne, pour la commune de TREMBLAY-EN-FRANCE, des frais non négligeables pour la mise à jour des documents d'urbanisme, la commission d'enquête recommande à la Société du Grand Paris de prendre en charge lesdits frais.

2.4 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE VILLEPINTE

2.4.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison du métro automatique de la ligne 17 Nord entre les gares Le Bourget RER et le Mesnil-Amelot, porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

L'enquête a été ouverte dans les 3 Préfectures concernées et les 10 communes traversées par le projet (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Gonesse, Tremblay-en-France, Villepinte, Le Mesnil-Amelot, Mauregard) où les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public. Le siège de l'enquête a été la préfecture de la région d'Île-de-France. Elle s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête. Ce dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet dédié à la présente enquête publique.

Conformément aux articles L 123-14 et L 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Cette procédure concerne 8 communes : Le Blanc-Mesnil, Dugny, Tremblay-en-France, Villepinte, Bonneuil-en-France, Gonesse et Le Mesnil-Amelot.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris sur les villes traversées et 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 et concerne, pour le projet de liaison de la Ligne 17 Nord :

- **la section courante de l'infrastructure** mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance :
 - en souterrain : les tunnels de 10 m de diamètre environ ;
 - en surface : les sections en aérien ou en viaduc, d'une emprise au sol de 10 m de large environ et d'une hauteur pouvant aller jusqu'à une quinzaine de mètres pour les viaducs.
- les emprises des gares :
 - les gares souterraines dont les dimensions sont de 110 x 30 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur 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 ;
- 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 ;
 - **les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public** du Grand Paris : les sites de maintenance et de remisage pour le matériel roulant (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête ;
- que le dossier d'enquête ainsi que le registre dématérialisé ont été mis à la disposition du public, en ligne sur le site internet dédié au projet ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;
- qu'à ces diverses permanences, les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Préfet de la région d'Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

En conséquence, la commission d'enquête après avoir analysé l'ensemble de l'expression du public et le mémoire en réponse de la SGP, présente les conclusions suivantes sur le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord.

2.4.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.4.2.1 Situation actuelle

La ville de VILLEPINTE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 4 juillet 2012 et dont la dernière révision simplifiée a été approuvée par une délibération du Conseil Municipal du 11 avril 2015.

La ville de VILLEPINTE ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

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 décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013. Le SDRIF est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

2.4.2.2 Objet de la mise en compatibilité

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de VILLEPINTE, sur une longueur totale d'environ 2,2 km.

Le territoire de la commune est concerné à double titre par ce projet :

- par une section de l'infrastructure courante en aérien du réseau de transport public du Grand Paris ;
- par l'implantation de la gare « Parc des Expositions ».

Le tracé est implanté sur deux zones distinctes du PLU de la ville de VILLEPINTE : une zone urbaine et une zone naturelle.

2.4.2.3 Le plan de zonage ; les zones traversées

La zone Ue est la plus fortement concernée par le projet. Cette zone est uniquement traversée sur son secteur Uec, à la fois :

- par la longueur du tracé en aérien, dans un secteur boisé de transition entre l'A 104 (« Francilienne ») et ma ZAC Paris Nord 2 ;
- par l'implantation de la future gare « Parc des Expositions » en bordure de la RD 40, à proximité du Parc des Expositions de VILLEPINTE.

Le règlement d'urbanisme précise que : « La zone Ue englobe toutes les zones d'activités de la commune. Cette zone accueille un tissu d'activités diverses, constitué d'entreprises industrielles et artisanales, de grandes surfaces commerciales, d'hôtels, mais aussi d'activités tertiaires de bureaux et de services ».

La zone Ue comprend plusieurs secteurs spécifiques dont le secteur Uec correspondant à la « ZAC Paris Nord II ainsi qu'au Parc des Expositions, (...) ».

La zone N est concernée de manière ponctuelle sur des emprises routières par le projet, uniquement par le tracé en aérien au niveau du giratoire de la RD 40 (bretelles d'accès et sortie de l'A 104)

Selon le règlement d'urbanisme du PLU, la zone N : « regroupe les espaces naturels et forestiers à protéger en raison de leur caractère d'espace naturel ou en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt esthétique, historique ou écologique ».

2.4.2.4 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure en aérien traverse un secteur de parc protégé au titre de l'article L 123-1-5 III 2 du code de l'urbanisme.

Cette protection empêche en l'état l'implantation du projet. Il convient de réduire ce dernier sous les emprises de la section en aérien et les emprises nécessaires au chantier afin de permettre la réalisation du projet.

Par ailleurs, deux îlots de la ZAC Paris Nord 2 (en zone UE, secteur Uec) sont concernés par le projet en aérien d'une part, et par les emprises souterraines de la gare « Parc des Expositions », d'autre part.

Les éléments de projet ne remettent toutefois pas en cause ces îlots de ZAC.

2.4.2.5 Les contraintes réglementaires

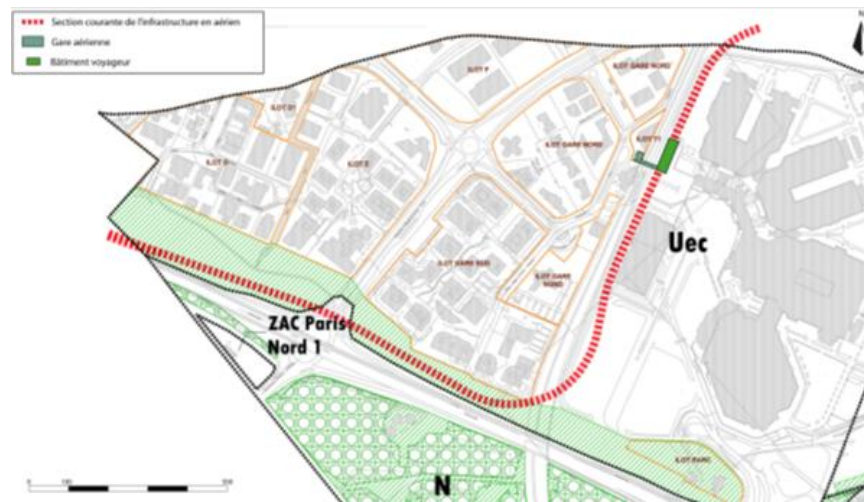
La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Canalisation de gaz à haute pression ;
- Faisceau hertzien ;
- Zone ferroviaire ;
- Servitude aéronautique de dégagement pour les aéroports du Bourget et Charles De Gaulle.

La commune de VILLEPINTE est également concernée par :

- Le plan de prévention des risques naturels prévisibles sur les mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles, prescrit par arrêté préfectoral du 23 juillet 2001 ;
- L'arrêté préfectoral du 13 mai 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre ;
- Le plan d'exposition au bruit de l'Aéroport Roissy Charles De Gaulle approuvé le 9 juin 1989 en zone D.

Extrait du plan de zonage de la Ville de VILLEPINTE faisant apparaître les éléments du Projet.



2.4.2.6 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de VILLEPINTE.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le PLU de la ville de VILLEPINTE comporte une seule orientation d'aménagement qui ne concerne pas les secteurs traversés par le projet.

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes ;
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emprise du secteur de parc aux abords de la « Francilienne » et définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en aérien et de la gare « Parc des Expositions » ;
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés (sur le plan de zonage et en annexe du règlement) afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

2.4.2.7 Compléments à apporter au rapport de présentation

I.7. Mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris :

Exposé des motifs des changements apportés

Le **rapport de présentation** a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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 l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- . L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- . L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- . L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- . L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- . L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport .

2.4.2.8 Evolutions du plan de zonage et de la liste des emplacements réservés

Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante :

- La future gare « Triangle de VILLEPINTE » est implantée en zone agricole. Or, le règlement de la zone agricole ne permet pas la réalisation de cet élément de projet. Il convient donc de modifier le plan de zonage pour créer une nouvelle zone à urbaniser spécifiquement dédiée au projet du réseau de transport public du Grand Paris sous les emprises de la gare. Cette zone sera identifiée 1AUgp. D'une superficie de 0,9 ha, elle sera dotée d'un règlement particulier autorisant spécifiquement les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.
- Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure et de la voie de raccordement au SMR/SMI en aérien. Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 0,6 ha, sera identifié par le **numéro 11**.
- Un second emplacement réservé est également défini sous les emprises d'un ouvrage technique annexe situé en zone agricole. Cet emplacement réservé porte le **numéro 12** et possède une superficie totale d'environ 1300 m².

Le tableau des emplacements réservés sera modifié en conséquence.

2.4.2.9 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UE	Art UE 6	La rédaction insérée en fin de paragraphe 6.2 de l'article UE 6 est la suivante : « <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> »
	Art UE 7	La rédaction insérée en fin de paragraphe 7.1 (secteur Uec) de l'article UE 7 est la suivante : « <i>- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> »
	Art UE 8	La rédaction insérée en fin d'article UE 8 est la suivante : « <i>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires réseau de transport public du Grand Paris.</i> ».
	Art UE 12	La rédaction insérée en fin d'article UE 12 (sous le tableau) est la suivante : « <i>Dans le secteur Uec (...) Ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.</i> »
	Art UE 13	La rédaction insérée en fin d'article UE 13 est la suivante : « <i>13.5. L'ensemble de ces règles ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »

2.4.3 Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de VILLEPINTE, n'a été formulée au cours de l'enquête.

2.4.5 Conclusions de la commission d'enquête

Après avoir :

- observé que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- examiné les dossiers spécifiques à la mise en compatibilité des plans d'urbanisme de chacune des communes concernées par le projet et plus particulièrement les documents d'urbanisme de la commune de VILLEPINTE,
- observé que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de VILLEPINTE afin de le rendre compatible,

2.5 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA VILLE DE BONNEUIL-EN-FRANCE

2.5.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison du métro automatique de la ligne 17 Nord entre les gares Le Bourget RER et le Mesnil-Amelot, porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

L'enquête a été ouverte dans les 3 Préfectures concernées et les 10 communes traversées par le projet (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Gonesse, Tremblay-en-France, Villepinte, Le Mesnil-Amelot, Mauregard) où les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public. Le siège de l'enquête a été la préfecture de la région d'Île-de-France. Elle s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête. Ce dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet dédié à la présente enquête publique.

Conformément aux articles L 123-14 et L 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Cette procédure concerne 8 communes : Le Blanc-Mesnil, Dugny, Tremblay-en-France, Villepinte, Bonneuil-en-France, Gonesse et Le Mesnil-Amelot.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris sur les villes traversées et 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 et concerne, pour le projet de liaison de la Ligne 17 Nord :

- **la section courante de l'infrastructure** mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance :
 - en souterrain : les tunnels de 10 m de diamètre environ ;
 - en surface : les sections en aérien ou en viaduc, d'une emprise au sol de 10 m de large environ et d'une hauteur pouvant aller jusqu'à une quinzaine de mètres pour les viaducs.
- les emprises des gares :
 - les gares souterraines dont les dimensions sont de 110 x 30 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur 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 ;
- 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 ;
 - **les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public** du Grand Paris : les sites de maintenance et de remisage pour le matériel roulant (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête ;
- que le dossier d'enquête ainsi que le registre dématérialisé ont été mis à la disposition du public, en ligne sur le site internet dédié au projet ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;
- qu'à ces diverses permanences, les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Préfet de la région d'Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

En conséquence, la commission d'enquête après avoir analysé l'ensemble de l'expression du public et le mémoire en réponse de la SGP, présente les conclusions suivantes sur le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord..

2.5.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Bonneuil-en-France

2.5.2.1 Situation actuelle

La ville de BONNEUIL-EN-FRANCE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 20 mai 2009 et dont la dernière modification a été approuvée par une délibération du Conseil Municipal du 30 mars 2012.

La ville de BONNEUIL-EN-FRANCE ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

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 décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013. Le SDRIF est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

2.5.2.2 Objet de la mise en compatibilité

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de BONNEUIL-EN-FRANCE, sur une longueur totale d'environ 900 mètres.

Le territoire de la commune est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le tracé est implanté sur trois zones urbaines distinctes du PLU de la ville de BONNEUIL-EN-FRANCE : deux zones urbaines et une zone d'urbanisation future.

2.5.2.3 Le plan de zonage ; les zones traversées

Le secteur UG-b de la zone UG, le long de la route de Flandres (RD 317) est concerné :

- par l'infrastructure en souterrain ;
- par un ouvrage technique annexe

Le règlement d'urbanisme précise qu'il s'agit d'une « la zone destinée principalement aux habitations individuelles et aux petits collectifs. Elle comprend également (...) le secteur UG-b qui bénéficie de prescriptions spécifiques aux articles 6, 7, 9, 10 et 14.

La zone UZ, qui couvre l'aéroport du Bourget, est concernée :

- par le tracé en tunnel ;
- par un ouvrage technique annexe.

Selon le règlement d'urbanisme, la zone UZ correspond à « l'emprise de la plateforme aéroportuaire ».

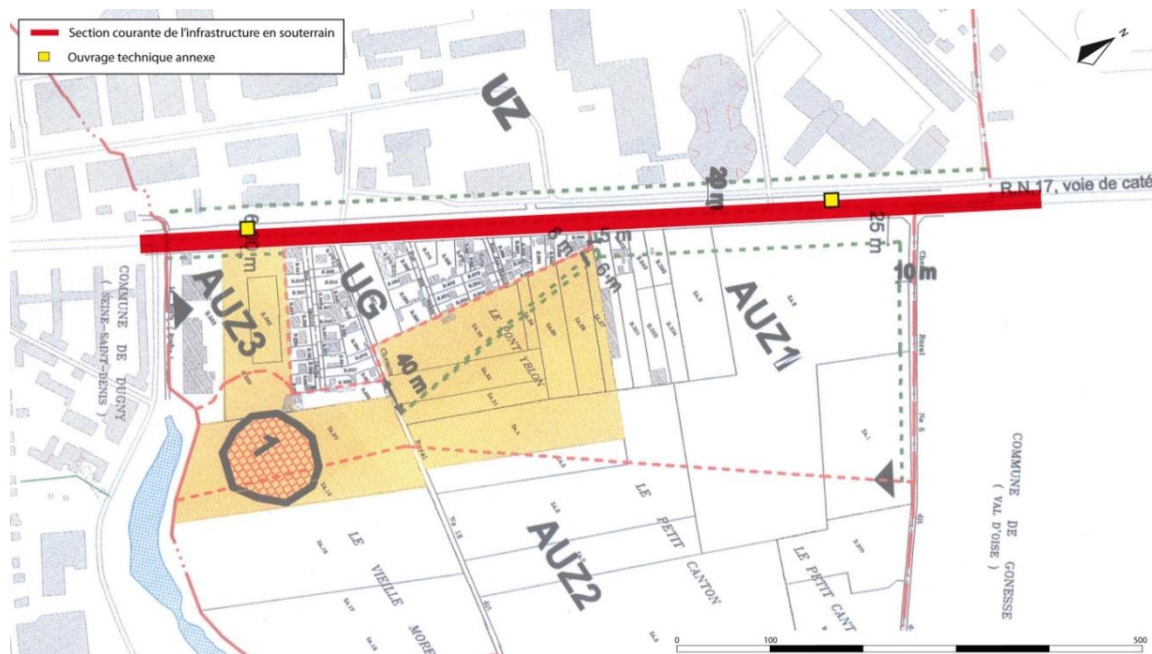
Les secteurs AUZ 1 et AUZ 3 de la zone AUZ, est la zone d'urbanisation future et est concernée :

- par l'infrastructure en souterrain ;
- par un ouvrage technique annexe.

Selon le règlement d'urbanisme, la zone AUZ correspond à « zone destinée principalement à accueillir des activités économiques et des habitation ».

L'infrastructure souterraine passe également sous une bande de recul de 20 mètres définie le long de la RD 317 sur les emprises de l'aéroport du Bourget sans la remettre en cause.

Extrait du plan de zonage de la Ville de Bonneuil-en-France faisant apparaître les éléments du Projet.



2.5.2.4 Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concerné par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques PT1 Blanc-Mesnil – zone de garde 1000 mètres ;
- Servitudes relatives aux communications téléphoniques ;
- Servitudes aéronautiques de dégagement (Aéroport du Bourget) 100 mètres.

La commune de BONNEUIL-EN-France est également concernée par :

- L'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre ;
- L'arrêté interpréfectoral du 3 avril 2007 concernant les zones de bruit de l'Aérodrome de Paris – Charles de Gaulle.

2.5.2.5 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de Bonneuil-en-France.

Les orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le PLU de la ville de Bonneuil-en-France comporte des orientations d'aménagement qui ne concernent pas directement les secteurs traversés par le projet.

L'orientation d'aménagement relative au quartier du Pont-Yblon vise à l'accueil d'une zone d'activités sous forme de ZAC. L'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris passera en limite de cette zone et uniquement en souterrain, ce qui n'empêchera donc en aucune manière ce projet.

2.5.2.6 Mise en compatibilité des documents

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin 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.

2.5.2.7 Compléments à apporter au rapport de présentation

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans la 2^{ème} partie du document, à la fin du chapitre 3 « LES MOTIFS DES LIMITATIONS ADMINISTRATIVES A L'UTILISATION DES SOLS APORTEES PAR LE REGLEMENT » :

3.2.3 – La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris :

Exposé des motifs des changements apportés

Le **rapport de présentation** a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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 l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

. L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;

. L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;

. L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

. L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

. L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;

. L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;

. L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

. L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;

. L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

2.5.2.8 Evolutions du plan de zonage

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

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UG	Art UG 6 Secteur UG-b	La rédaction insérée en fin d'article UG 6 du règlement est la suivante : « Exceptions Ces prescriptions ne s'appliquent pas : - aux équipements publics ou d'intérêt collectif liés à la voirie et aux réseaux divers <i>et aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. (...)</i> »
	Art UG 7 Secteur UG-b	La rédaction insérée en fin d'article UG 7 du règlement est la suivante : « Exceptions Les règles d'implantation du présent article ne sont pas applicables : (...) - aux équipements publics ou d'intérêt collectif liés à la voirie et aux réseaux divers <i>et aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »
	Art UG 9 Secteur UG-b	La rédaction insérée en fin d'article UG 9 du règlement est la suivante : « Exceptions Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables aux modifications,

		<i>transformations ou extensions de bâtiments existants, lorsque des dispositions d'aménagement le justifient, ni aux équipements publics ou d'intérêt collectif liés à la voirie et aux réseaux divers et aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art UG 12 Annexe 3 du règlement	La rédaction insérée en fin d'article 5 de l'annexe n°3 du règlement est la suivante : « 5 - Norme de stationnement pour les véhicules à deux roues Toute construction de logements collectifs et autres destinations que le logement devra prévoir la réalisation de stationnements destinés aux véhicules à deux roues. <i>Toutefois, cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art UG 13	La rédaction insérée en fin d'article UG 13 est la suivante : « <i>Toutefois cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i>
Zone UZ	Art UZ 2	La rédaction insérée en fin du deuxième alinéa de l'article UZ 2 du règlement est la suivante : « - Les installations, les constructions, et les dépôts de toute nature nécessaires au fonctionnement du service aéroportuaire, <i>ainsi que les installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »
	Art UZ 6	La rédaction insérée en fin d'article UZ 6 est la suivante : « - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum, y compris en bordure de la RN 17. »
	Art UZ 7	La rédaction insérée en fin d'article UZ 7 est la suivante : « <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> »
Zone AUZ	Art AUZ 2	La rédaction insérée à la suite de ces deux alinéas de l'article AUZ 2 du règlement est la suivante : « Secteurs AUZ1 et AUZ2 : Entrepôts, bâtiments industriels et artisanaux, tertiaires et de services. Secteur AUZ3 : Logements. Secteurs AUZ1 et AUZ3 : <i>Les installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art AUZ 9	La rédaction insérée au sein de l'article AUZ 9 est la suivante : « Secteurs AUZ1 et AUZ2 : <i>L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 70 % de la surface du terrain. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé.</i> »
	Art AUZ 13	La rédaction insérée en fin d'article AUZ 13 est la suivante : « <i>L'ensemble des règles définies aux alinéas précédents ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »

2.5.3 Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de BONNEUIL-EN-FRANCE n'a été formulée au cours de l'enquête publique.

2.5.4 Conclusions de la commission d'enquête

Après avoir :

- observé que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- examiné les dossiers spécifiques à la mise en compatibilité des plans d'urbanisme de chacune des communes concernées par le projet et plus particulièrement les documents d'urbanisme de la commune de BONNEUIL-EN-FRANCE,
- observé que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de BONNEUIL-EN-FRANCE afin de le rendre compatible,
- constaté que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites et, qu'en conséquence, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte le projet
- avoir pris note de l'engagement de la Société du Grand Paris de prendre en compte les contraintes réglementaires figurant dans les documents d'urbanisme.

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne, pour la commune de BONNEUIL-EN-FRANCE, des frais non négligeables pour la mise à jour des documents d'urbanisme, la commission d'enquête recommande à la Société du Grand Paris de prendre en charge lesdits frais.

En conclusion, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE à la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune de BONNEUIL-EN-FRANCE afin de permettre la réalisation du projet de Ligne 17 Nord.

A Paris, le 27 juillet 2016

LA COMMISSION D'ENQUETE

F. NAU, PRESIDENT

J. CULDAUT, MEMBRE A. LE FEUVRE, MEMBRE M. ALLART, MEMBRE A. LEGOUHY, MEMBRE

A. Le Feuvre

«««««««« FIN »»»»»»»»

2.6 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DU MESNIL-AMELOT

2.6.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison du métro automatique de la ligne 17 Nord entre les gares Le Bourget RER et le Mesnil-Amelot, porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

L'enquête a été ouverte dans les 3 Préfectures concernées et les 10 communes traversées par le projet (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Gonesse, Tremblay-en-France, Villepinte, Le Mesnil-Amelot, Mauregard) où les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public. Le siège de l'enquête a été la préfecture de la région d'Ile-de-France. Elle s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête. Ce dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet dédié à la présente enquête publique.

Conformément aux articles L 123-14 et L 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Cette procédure concerne 8 communes : Le Blanc-Mesnil, Dugny, Tremblay-en-France, Villepinte, Bonneuil-en-France, Gonesse et Le Mesnil-Amelot.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris sur les villes traversées et 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 et concerne, pour le projet de liaison de la Ligne 17 Nord :

- **la section courante de l'infrastructure** mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance :
 - o en souterrain : les tunnels de 10 m de diamètre environ ;
 - o en surface : les sections en aérien ou en viaduc, d'une emprise au sol de 10 m de large environ et d'une hauteur pouvant aller jusqu'à une quinzaine de mètres pour les viaducs.
- les emprises des gares :
 - o les gares souterraines dont les dimensions sont de 110 x 30 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur 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 ;
- 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 ;
 - **les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public** du Grand Paris : les sites de maintenance et de remisage pour le matériel roulant (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête ;
- que le dossier d'enquête ainsi que le registre dématérialisé ont été mis à la disposition du public, en ligne sur le site internet dédié au projet ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;
- qu'à ces diverses permanences, les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Préfet de la région d'Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

En conséquence, la commission d'enquête après avoir analysé l'ensemble de l'expression du public et le mémoire en réponse de la SGP, présente les conclusions suivantes sur le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord.

2.6.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville du Mesnil-Amelot

2.6.2.1 Situation actuelle

La ville du MESNIL-AMELOT est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 8 Juillet 2005 et dont la dernière modification a été approuvée par une délibération du Conseil Municipal du 21 octobre 2010.

La ville du MESNIL-AMELOT ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

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 décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013. Le SDRIF est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

2.6.2.2 Objet de la mise en compatibilité

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire du MESNIL-AMELOT, sur une longueur totale d'environ 3,3 km.

Le territoire de la commune est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- par une section de l'infrastructure courante en tranchée ouverte du réseau de transport public du Grand Paris ;
- par l'implantation des gares « Aéroport Charles de Gaulle T2 » et Aéroport Charles de Gaulle T4 » complétées par leurs emprises en souterrain ;
- par la gare « Le Mesnil-Amelot » ;
- par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes ;

Le tracé est implanté sur trois zones urbaines distinctes du PLU de la ville du MESNIL-AMELOT : une zone urbaine, une zone naturelle et une zone agricole.

2.6.2.3 Le plan de zonage ; les zones traversées

La zone UZ est la seule zone urbaine concernée par le projet :

- par la longueur du tracé en tunnel, sur deux sections au niveau de la gare TGV RER du Terminal 2 de l'Aéroport de Roissy, d'une part, et à l'angle Nord-Est du site aéroportuaire au niveau de la RD 212, d'autre part ;
- par l'implantation des futures gares « Aéroport Charles de Gaulle T2 » sur l'actuel site de gare multimodale du Terminal 2 et « Aéroport Charles de Gaulle T4 » sur les emprises du futur Terminal 4 ;
- par l'implantation d'un ouvrage technique annexe à l'angle Nord-Est du site de l'Aéroport.

Le règlement d'urbanisme précise qu'il s'agit de « la zone aéroportuaire où se trouvent implantés l'aéroport Charles de Gaulle et les installations annexes qui l'accompagnent ».

La zone A est concernée :

- par la longueur du tracé en tunnel, en limite Nord du centre bourg, complétée par l'implantation d'un ouvrage technique annexe, au niveau de la RD 212 ;
- par la longueur du tracé en tranchée ouverte au Nord du Centre de rétention administrative et du dépôt de bus kéolis, complétée dans le prolongement par l'implantation de la future gare « Le Mesnil-Amelot ».

Le règlement d'urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone constituée des parties du territoire communal affectées aux exploitations rurales de culture ou d'élevage ».

La zone N

La zone N est traversée par le projet en tunnel uniquement sur une courte section au niveau de la RD 212, à la lisière Est de l'Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Selon le règlement d'urbanisme, la zone N est une « zone naturelle à réserver ».

Extrait du plan de zonage de la Ville du Mesnil-Amelot faisant apparaître les éléments du Projet.



2.6.2.4 Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Servitudes de protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques (balise radio) (PT1) ;
- Limite de la zone de protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques (Aéroport CDG) (PT1) ;
- Emprise aéroport (PT1) ;
- Servitude aéronautique de dégagement de Paris Le Bourget (T5) ;
- Servitude aéronautique de dégagement de Paris Charles de Gaulle (T5) ;

- Servitude de protection des centres radioélectriques émission réception contre les obstacles (PT2).

La partie du territoire communal traversée par le projet est également concernée par :

- Le plan de prévention des risques naturels prévisibles sur les mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles, prescrit par arrêté préfectoral du 3 mars 2011 ;
- L'arrêté préfectoral du 19 mai 1999 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre ;
- Le plan d'exposition au bruit de l'Aéroport Roissy Charles de Gaulle approuvé le 30 mai 2011.

2.6.2.5 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme concernés

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville du Mesnil-Amelot.

Les orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le PLU de la ville du Mesnil-Amelot comporte une seule orientation d'aménagement qui ne concerne pas les secteurs traversés par le projet.

2.6.2.6 Evolutions des documents d'urbanisme

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes ;
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
 - o .de créer une zone à urbaniser 2AUgp pour accueillir les emprises de la section courante de l'infrastructure en tranchée ouverte et de la future gare « Le Mesnil- Amelot » .
 - o de définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en tranchée ouverte ;
 - o de définir un second emplacement réservé également au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises d'un ouvrage technique annexe.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

2.6.2.7 Compléments à apporter au rapport de présentation

III. LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 17 NORD DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS : EXPOSE DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTES

Le rapport de présentation a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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 l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

.L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;

.L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;

.L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;

.L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

.L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

. L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;

.L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;

.L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

.L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;

. L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;

.L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

2.6.2.8 Evolutions du plan de zonage et de liste des emplacements réservés

Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante :

- La future gare « Le Mesnil-Amelot » et les emprises de la section courante de l'infrastructure en tranchée ouverte sont implantées en zone agricole. Or, le règlement de la zone agricole ne permet pas la réalisation de ces éléments de projet.
- En l'absence de réseaux en capacité suffisante en l'état sur le site, cette nouvelle zone à urbaniser sera une zone 2AU qui pourra être aménagée après modification du PLU spécialement dédiée au projet du Grand Paris, cette zone sera identifiée 2AUgp.
- Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en tranchée ouverte. Cet emplacement réservé sera identifié par la lettre « T ».
- Un second emplacement réservé est également défini sous les emprises d'un ouvrage technique annexe situé en zone agricole. Cet emplacement réservé porte la lettre « U ».

Le tableau des emplacements réservés sera repris afin d'insérer les nouveaux emplacements réservés au bénéfice de la Société du Grand Paris en lien avec la modification du plan de zonage.

2.6.2.9 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UZ	Art UZ 2	<p>La rédaction insérée en fin d'article UZ 2 est la suivante : <i>« Les constructions et installations (y compris les installations classées pour la protection de l'environnement) nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
Zone A	Art 13	<p>La rédaction insérée en fin d'article A 13 est la suivante : <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>

L'implantation de la gare « Le Mesnil-Amelot » et d'une section courante de l'infrastructure en tranchée ouverte au sein de la zone agricole nécessite la création d'une nouvelle zone 2AUgp et de son règlement spécifique, le règlement de la zone agricole ne permettant pas la réalisation de ces éléments de projet.

En cohérence avec la méthodologie développée ci-avant, seuls les articles 1, 2, 6 et 7 seront réglementés afin de limiter la vocation de la zone aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

CARACTERE DE LA ZONE

La zone 2AUgp non entièrement équipée en réseaux et en voirie publique est destinée à être ouverte à l'urbanisation.

Cette zone a vocation à recevoir la future gare du réseau de transport public du Grand Paris et une section de l'infrastructure courante en tranchée ouverte.

Conformément aux textes règlementaires, cette zone sera ouverte à l'urbanisation par modification.

ARTICLE 2AUgp 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

A l'exception des occupations du sol autorisées sous conditions à l'article 2AUgp 2, toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites en l'absence de déclaration d'utilité publique afférente au réseau de transport public du Grand Paris.

ARTICLE 2AUgp 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.
- La création d'établissements nouveaux constituant des installations classées pour l'environnement, s'ils sont nécessaires ou utiles à la vie ou à la commodité des habitants ou usagers de la zone et sous réserve que toutes dispositions soient prises dans le cadre de la législation sur les installations classées, pour que les risques et nuisances soient limités à un niveau compatible avec le voisinage.
- Les affouillements et exhaussements de sol à condition qu'ils aient un rapport direct avec des travaux de construction ou d'aménagement d'espaces libres ou d'ouvrages publics, ainsi que ceux réalisés dans le but d'améliorer la protection de l'environnement (exemple : bassin de rétention, butte anti-bruit, noues,...).
- Les ouvrages, outillages, équipements ou installations techniques tel qu'ils sont définis à l'article R.421-3 du Code de l'Urbanisme.

ARTICLES 2AUgp 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14 :

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE 2AUgp 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantés à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

ARTICLE 2AUgp 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

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

2.6.3 Analyse des observations.

Une observation a été formulée par le Conseil Départemental de Seine-et-Marne concernant un emplacement réservé relative à la création future d'un parking relais aux abords de la gare du Grand Paris Express. En effet, celui-ci existe déjà dans le document d'urbanisme en vigueur par la ville du Mesnil-Amelot.

2.6.4 Conclusions de la commission d'enquête

Après avoir :

- observé que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- examiné les dossiers spécifiques à la mise en compatibilité des plans d'urbanisme de chacune des communes concernées par le projet et plus particulièrement les documents d'urbanisme de la commune du MESNIL-AMELOT,
- observé que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune du MESNIL-AMELOT afin de le rendre compatible,
- constaté que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites et, qu'en conséquence, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte le projet
- avoir pris note de l'engagement de la Société du Grand Paris de prendre en compte les contraintes réglementaires figurant dans les documents d'urbanisme.

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne, pour la commune du MESNIL-AMELOT, des frais non négligeables pour la mise à jour des documents d'urbanisme, la commission d'enquête recommande à la Société du Grand Paris de prendre en charge lesdits frais.

En conclusion, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE à la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune du MESNIL-AMELOT afin de permettre la réalisation du projet de Ligne 17 Nord .

A Paris, le 27 juillet 2016

LA COMMISSION D'ENQUETE

F. NAU, PRESIDENT

J. CULDAUT, MEMBRE A. LE FEUVRE, MEMBRE M. ALLART, MEMBRE A. LEGOUHY, MEMBRE

A. LeFeuvre

« FIN »

2.7 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME D'AULNAY-SOUS-BOIS

2.7.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison du métro automatique de la ligne 17 Nord entre les gares Le Bourget RER et le Mesnil-Amelot, porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

L'enquête a été ouverte dans les 3 Préfectures concernées et les 10 communes traversées par le projet (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Gonesse, Tremblay-en-France, Villepinte, Le Mesnil-Amelot, Mauregard) où les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public. Le siège de l'enquête a été la préfecture de la région d'Ile-de-France. Elle s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête. Ce dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet dédié à la présente enquête publique.

Conformément aux articles L 123-14 et L 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Cette procédure concerne 8 communes : Le Blanc-Mesnil, Dugny, Tremblay-en-France, Villepinte, Bonneuil-en-France, Gonesse et Le Mesnil-Amelot.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris sur les villes traversées et 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 et concerne, pour le projet de liaison de la Ligne 17 Nord :

- **la section courante de l'infrastructure** mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance :
 - en souterrain : les tunnels de 10 m de diamètre environ ;
 - en surface : les sections en aérien ou en viaduc, d'une emprise au sol de 10 m de large environ et d'une hauteur pouvant aller jusqu'à une quinzaine de mètres pour les viaducs.
- les emprises des gares :
 - les gares souterraines dont les dimensions sont de 110 x 30 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur 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 ;
- 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 ;
 - **les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public** du Grand Paris : les sites de maintenance et de remisage pour le matériel roulant (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête ;
- que le dossier d'enquête ainsi que le registre dématérialisé ont été mis à la disposition du public, en ligne sur le site internet dédié au projet ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;
- qu'à ces diverses permanences, les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Préfet de la région d'Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

En conséquence, la commission d'enquête après avoir analysé l'ensemble de l'expression du public et le mémoire en réponse de la SGP, présente les conclusions suivantes sur le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord.

2.7.2 Les secteurs impactés par le projet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'AULNAY-SOUS-BOIS sur sa partie septentrionale (zone commerciale Parinor et site de l'ancienne usine PSA). Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- une section de l'infrastructure courante en aérien du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur de 450 m environ ;

- l'implantation d'un SMR/SMI sur le site de l'ancienne usine PSA d'une superficie d'environ 45 ha ;
- la voie d'accès au SMR/SMI depuis la Ligne 17 du réseau de transport public du Grand Paris, en aérien, sur une longueur d'environ 200 m ;
- la voie d'accès au SMR/SMI depuis la Ligne 16 du réseau de transport public du Grand Paris, en souterrain, sur une longueur d'environ 750 m ;
- l'implantation d'un ouvrage technique.

Le tracé est implanté sur 3 zones urbaines distinctes du PLU de la ville d'AULNAY-SOUS-BOIS :

. la zone UH et son secteur UHa, correspondant « en grande partie au site PSA », sont concernés par l'implantation d'un SMR/SMI, par la voie de raccordement du SMR/SMI à la Ligne 16 en souterrain et, enfin, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe. Ses articles 2, 6, 7, 8, 12 et 13 ont été mis en compatibilité pour permettre la réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

. la zone UI et ses secteurs UIb, UIc, UIf et UIi, correspondant aux « espaces d'activités économiques » sont concernés par l'infrastructure courante en aérien, par l'implantation d'un SMR/SMI sur le site de l'ancienne usine PSA et par les voies de raccordement du SMR/SMI aux différentes lignes du réseau de transport public du Grand Paris (raccordement à la Ligne 16 en souterrain et raccordement à la Ligne 17 en aérien).

Ses articles 2, 6, 8, 9, 11, 12 ET 13 ont été mis en compatibilité pour permettre la réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

- la zone N, correspondant aux « grands parcs situés au Nord de la commune (parc Ballanger et parc du Sausset) est concernée par la voie de desserte du SMR/SMI en tunnel et par l'implantation d'un ouvrage technique annexe. Ses articles 2, 6, 7, 12 et 13 ont été mis en compatibilité pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

2.7.3 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville d'Aulnay-sous-Bois

La ville d'Aulnay-sous-Bois a révisé son Plan Local d'Urbanisme (PLU), révision qui a été approuvée par délibération du Conseil Municipal du 16 janvier 2015.

Lors de cette révision, les différentes mesures permettant d'adapter les dispositions du PLU au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris ont été intégrées aux documents d'urbanisme révisés.

A cet effet, ces évolutions ont porté sur :

- Un complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;

- Un complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire, dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes ;
- Une adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
 - o de définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises de la section courante de l'infrastructure et de la voie de raccordement au SMR/SMI en aérien ;
 - o de supprimer des marges de recul obligatoire sous les emprises du SMR/SMI ;
 - o d'adapter le tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé **numéro sgp1** au bénéfice de la Société du Grand Paris ;
 - o d'adapter le plan de protection du patrimoine afin de réduire des « secteurs de végétation à préserver favorisant une bonne insertion des infrastructures routières » sous les emprises du SMR/SMI.

Les autres pièces n'ont pas fait l'objet d'évolutions.



2.7.3.1 Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- canalisation de gaz à haute pression ;
- plan de prévention de risques naturels prévisibles sur les mouvements de terrains liés à la dissolution du gypse, approuvé par arrêté préfectoral du 18 avril 1995 ;
- zone ferroviaire ;

- servitude aéronautique de dégagement (cote NGF) pour les aéroports du Bourget et Charles de Gaulle.

Cette même partie du territoire communal traversée par le projet est également concernée par :

- un Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles, prescrit le 23 juillet 2001 ;
- l'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre ;
- la présence d'une zone de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 (occupations préhistorique, protohistorique et antique).

2.7.4 Analyse des observations

Une observation a été formulée relative à l'inscription de deux emplacements réservés. Toutefois, ces deux emplacements réservés n'étaient pas concernés par l'implantation d'ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris.

2.7.5 Conclusions de la commission d'enquête

Après :

- avoir analysé l'ensemble des éléments du dossier d'enquête, les observations du public ainsi que les réponses de la Société du Grand Paris,
- avoir présenté ses motivations justifiant l'intérêt général du projet, son acceptabilité sociale et son incidence favorable sur l'environnement ainsi que ses propositions de recommandations susceptibles d'améliorer le projet,
- avoir pris note de l'engagement de la Société du Grand Paris de prendre en compte les contraintes réglementaires figurant dans les documents d'urbanisme.
- avoir examiné les dossiers spécifiques à la mise en compatibilité des plans d'urbanisme de chacune des communes concernées par le projet et plus particulièrement les documents relatifs au plan local d'urbanisme de la commune d'AULNAY-SOUS-BOIS,

2.8 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE GONESSE

2.8.1 Cadre de l'enquête portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du projet de la ligne 17 Nord

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison du métro automatique de la ligne 17 Nord entre les gares Le Bourget RER et le Mesnil-Amelot, porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

L'enquête a été ouverte dans les 3 Préfectures concernées et les 10 communes traversées par le projet (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Gonesse, Tremblay-en-France, Villepinte, Le Mesnil-Amelot, Mauregard) où les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public. Le siège de l'enquête a été la préfecture de la région d'Île-de-France. Elle s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête. Ce dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet dédié à la présente enquête publique.

Conformément aux articles L 123-14 et L 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Cette procédure concerne 8 communes : Le Blanc-Mesnil, Dugny, Tremblay-en-France, Villepinte, Bonneuil-en-France, Gonesse et Le Mesnil-Amelot.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris sur les villes traversées et 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 et concerne, pour le projet de liaison de la Ligne 17 Nord :

- **la section courante de l'infrastructure** mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance :
 - en souterrain : les tunnels de 10 m de diamètre environ ;
 - en surface : les sections en aérien ou en viaduc, d'une emprise au sol de 10 m de large environ et d'une hauteur pouvant aller jusqu'à une quinzaine de mètres pour les viaducs.
- les emprises des gares :
 - les gares souterraines dont les dimensions sont de 110 x 30 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur 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 ;
- 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 ;
 - **les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public** du Grand Paris : les sites de maintenance et de remisage pour le matériel roulant (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête ;
- que le dossier d'enquête ainsi que le registre dématérialisé ont été mis à la disposition du public, en ligne sur le site internet dédié au projet ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;
- qu'à ces diverses permanences, les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Préfet de la région d'Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

En conséquence, la commission d'enquête après avoir analysé l'ensemble de l'expression du public et le mémoire en réponse de la SGP, présente les conclusions suivantes sur le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord.

2.8.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Gonesse

2.8.2.1 Situation actuelle

La ville de GONESSE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 21 septembre 2006 et dont la dernière révision simplifiée a été approuvée par une délibération du Conseil Municipal du 26 septembre 2012.

La ville de GONESSE ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

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 décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013. Le SDRIF est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

2.8.2.2 Objet de la mise en compatibilité

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de GONESSE, sur une longueur totale d'environ 4 km.

Le territoire de la commune est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- par une section de l'infrastructure courante souterraine (tunnel et tranchée couverte) du réseau de transport public du Grand Paris ;
- par une section de l'infrastructure courante en aérien du réseau de transport public du Grand Paris ;
- par l'implantation de la gare « Triangle de Gonesse » complétée par ses emprises souterraines ;
- par l'implantation d'un SMR/SMI sur le site de l'ancienne usine PSA D'Aulnay-sous-Bois, ainsi que de trois ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur cinq zones distinctes du PLU de la ville de GONESSE : quatre zones urbaines et une zone agricole.

2.8.2.3 Le plan de zonage ; les zones traverses

La zone urbaine UI est concernée :

- par le SMR/SMI sur le site de l'ancienne usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, près de l'angle Sud-Est formé par l'Autoroute du Nord et la Francilienne ;
- par la voie de raccordement du SMR/SMI en aérien.

Selon le règlement d'urbanisme, « la zone UI est réservée aux établissements industriels, scientifiques techniques, aux activités artisanales et commerciales, aux bureaux et services. Elle correspond essentiellement à la zone industrielle en centre ancien et au secteur d'activité de la ZAC de la Grande Vallée ».

Le secteur UPg de la zone UP qui est faiblement concerné par le projet, en aérien uniquement, à l'angle Nord-Est formé par l'Autoroute du Nord et la Francilienne, près d'un centre commercial.

La zone UPg correspond aux secteurs généraux de la ZAC Paris Nord 2.

La zone US et les secteurs Usa et USc sont concernés :

- par l'infrastructure en souterrain, en limite de la ZAC du Parc des Tulipes, le long de la RD 317 ;
- par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes en bordure de RD 317.

Selon le règlement d'urbanisme, « ce règlement s'applique à la ZAC du Parc des Tulipes Sud divisée en secteurs USa, USb et USc et au secteur situé au Nord de la ZAC du Parc des Tulipes Sud (angle de la RD 317 et de la RD 370) divisé en secteurs Usk, Use, USf, USf.

Le règlement applicable au Parc des Tulipes Sud a été étendu au Nord afin de réaliser un aménagement cohérent avec la ZAC existante ».

La zone UZ est uniquement traversée en souterrain, le long de la RD 317 qui borde l'Aéroport du Bourget.

Selon le règlement d'urbanisme, « la zone UZ correspond à la plateforme aéroportuaire. Elle est destinée à recevoir des équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, les activités et les services en relation économique ou fonctionnelle avec ses activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs.

Les terrains sont desservis. Ils sont aptes à assurer la mixité urbaine pour les opérations compatibles avec la vocation de la plateforme ».

La zone A, zone agricole est la plus fortement concernée par le projet, à la fois :

- par la longueur du tracé en souterrain (tunnel et tranchée couverte), depuis le carrefour entre la RD 317 et la RD 370 jusqu'au chemin de Gonesse à Villepinte ;
- par l'implantation de la future gare « Triangle de Gonesse » au Nord du boulevard intercommunal du Parisis (RD70) ;
- par l'implantation d'un ouvrage technique annexe près de la bretelle routière entre la RD 317 et la RD 70 ;
- par la longueur du tracé en aérien pour permettre le franchissement de l'Autoroute du Nord.
- la présence de sites archéologiques : une zone de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2002-89 est concernée par le projet de réseau de transport public du Grand Paris (sites protohistorique, antique et médiévale).

2.8.2.4 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure souterraine passe sous plusieurs prescriptions graphiques, sans les remettre en cause, il s'agit :

- des règles de recul de 40 m le long de la RD 317 ;
- des marges de reculement en zone agricole, le long des RD 317 et RD 370 ;
- une zone *non aedificandi* en zone agricole, délimitant un recul d'implantation de part et d'autre de l'avenue du Paris (catégorie des autoroutes et voies rapides).

2.8.2.5 Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Services relatives aux transmissions radioélectriques PT1 Blanc-Mesnil – zone de garde de 1000 m et zone de protection de 3000m ;
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques PT2 – zone spéciale de dégagement : liaison Lilas (Fort de Romainville) Mont Pagnotte ;
- Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques PT3 ;
- Services aéronautiques de dégagement (Aéroport Roissy-Charles De Gaulle, Aérodrome Le Bourget) T5 ;
- Servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles (Centre Charles De Gaulle – Gonesse, Aéroport Charles De Gaulle, Aéroport Le Bourget) T8.

La commune de GONESSE est également concernée par l'arrêté interpréfectoral du 3 avril 2007 concernant les zones de bruit de l'Aérodrome de Paris – Charles De Gaulle.

Extrait du plan de zonage de la Ville de Gonesse faisant apparaître les éléments du Projet.



2.8.2.6 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme concernés

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de GONESSE.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le PLU de la ville de GONESSE ne comporte pas d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes ;
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
 - o de créer une zone à urbaniser 1AUGp pour accueillir la futur gare ;
 - o de définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en aérien ;
 - o de définir un second emplacement réservé également au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises d'un ouvrage technique annexe.
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer les nouveaux emplacements réservés au bénéfice de la Société du Grand Paris.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

2.8.2.7 Compléments à apporter au rapport de présentation

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin de la « Sixième partie – JUSTIFICATION DU PLAN DE ZONAGE ET DES REGLES FIXEES PAR LE REGLEMENT »

E. LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 17 NORD DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS :

EXPOSE DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APORTEES

Le **rapport de présentation** a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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 l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

! L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;

! L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;

! L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;

! L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas

contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

! L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;

! L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;

! L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

! L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;

! L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;

! L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

2.8.2.8 Evolutions du plan de zonage et de la liste des emplacements réservés

Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante :

- La future gare « Triangle de Gonesse » est implantée en zone agricole. Or, le règlement de la zone agricole ne permet pas la réalisation de cet élément de projet. Il convient donc de modifier le plan de zonage pour créer une nouvelle zone à urbaniser spécifiquement dédiée au projet du réseau de transport public du Grand Paris sous les emprises de la gare. Cette zone sera identifiée 1AUgp. D'une superficie de 0,9 ha, elle sera dotée d'un règlement particulier autorisant spécifiquement les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.
- Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure et de la voie de raccordement au SMR/SMI en aérien. Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 0,6 ha, sera identifié par le **numéro 11**.
- Un second emplacement réservé est également défini sous les emprises d'un ouvrage technique annexe situé en zone agricole. Cet emplacement réservé porte le **numéro 12** et possède une superficie totale d'environ 1300 m².

Le tableau des emplacements réservés sera modifié en conséquence.

2.8.2.9 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UI	Art UI 2	La rédaction insérée en fin de première partie de l'article UI 2 (avant les dispositions propres au secteur UIs) est la suivante : « - les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
	Art UI 4	La rédaction insérée en fin de paragraphe « d – Autres réseaux » de l'article UI 4 est la suivante : « d - Autres réseaux : Pour toute construction ou installation nouvelle, les réseaux d'électricité et de téléphone, ainsi que les dessertes câblées seront ensevelis. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
	Art UI 6	La rédaction insérée en fin d'article UI 6 est la suivante : « EXCEPTIONS : Les règles du présent article ne sont pas applicables : - aux équipements d'intérêt général liés à la voirie et aux réseaux divers - aux ouvrages présentant un caractère d'utilité publique lorsque les nécessités techniques d'utilisation le justifient. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
	Art UI 11	La rédaction insérée en fin de paragraphe « Clôtures » de l'article UI 11 est la suivante : « Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »

Zone UI	Art UI 13	L'article UI 13 est complété de la manière suivante : « Traitement des marges de reculement et d'isolement imposées par rapport aux limites de secteurs : Les marges de recul par rapport à l'alignement seront traitées en espaces vert sur au moins 40 % de leur superficie. Toutefois cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
Zone UP Secteur UPg	Art UPg 2	La rédaction insérée en fin d'article UPg 2 est la suivante : « 1-4 : Sont admis dans l'ensemble de la zone et ses secteurs : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
	Art UPg 6	La rédaction insérée en fin d'article UPg 6 est la suivante : « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
		La rédaction insérée en fin d'article UPg 7 est la suivante : « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

Art UPg 7	<i>peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 m au minimum. »</i>
Art UPg 9	La rédaction insérée en fin d'article UPg 9 est la suivante : <i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé. »</i>
Art UPg 11	La rédaction insérée en fin de paragraphe concernant les clôtures « sur voirie » et « sur limites séparatives perpendiculaires à la voirie » de l'article UPg 11 est la suivante : <i>« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. ».</i>
Art UPg 13	L'article UPg 13 est complété de la manière suivante : <i>« 10 % minimum de la superficie de l'îlot T1 devra être aménagé en espaces verts. Pour les îlots D1 et G1, 20 % au moins de la superficie de l'îlot doit être aménagé en espaces verts. Toutefois cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.(...) »</i>

Zone US et secteurs USa et USc	Art US 6	La rédaction insérée en fin d'article US 6 est la suivante : <i>« Nota : les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la distribution d'énergie (tels que bornes d'incendie, abris bus ou transformateurs) ne sont pas tenus de respecter ces dispositions, hormis l'obligation d'une implantation orthogonale à la RD 317. Ils seront traités en harmonie avec les clôtures. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art US 9	La rédaction insérée en fin d'article US 9 est la suivante : <i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé. »</i>
	Art US 12	La rédaction insérée en fin d'article US 12 est la suivante : <i>« Une aire de stationnement pour les cycles sera prévue à l'intérieur de chaque parcelle. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art US 13	La rédaction insérée en fin d'article US 13 est la suivante : <i>« E – Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
Zone UZ	Art UZ 2	L'article UZ 2 est complété de la manière suivante : <i>« - les constructions correspondant à l'activité de la plate forme aéroportuaire, en particulier les équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, les activités et les services en relation économique ou fonctionnelle avec les activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs. - les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
Zone A	Art A 2	L'article A 2 est complété de la manière suivante : <i>« - les équipements d'intérêt général liés à la voirie et aux réseaux divers, - les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, »</i>
	Art A 4	La rédaction insérée en fin de paragraphe « d- Autres réseaux » de l'article A 4 est la suivante : <i>« d - Autres réseaux : Pour toute construction ou installation nouvelle, les réseaux d'électricité et de téléphone, ainsi que les dessertes câblées seront ensevelis. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>

	Art A 6	<p>La rédaction insérée en fin d'article A 6 est la suivante :</p> <p>« CAS PARTICULIER :</p> <p>Aucune règle d'implantation ne s'impose aux ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation de la voirie et des réseaux publics d'infrastructure (poste de transformation, stations de relevage des eaux, abribus, pylônes, etc ...).</p> <p><i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>
	Art A 7	<p>La rédaction insérée en fin d'article A 7 est la suivante :</p> <p>« CAS PARTICULIERS : (...)</p> <p><i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>

L'implantation de la gare « Triangle de Gonesse » au sein de la zone agricole nécessite la création d'une nouvelle zone 1AUgp et de son règlement spécifique, le règlement de la zone agricole ne permettant pas la réalisation de cet élément de projet.

En cohérence avec la méthodologie développée ci-avant, seuls les articles 1, 2, 6 et 7 seront réglementés afin de limiter la vocation de la zone aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Dispositions propres à la zone 1AUgp

Caractère actuel de la zone : secteur à caractère agricole destiné à être ouvert à l'urbanisation.

Cette zone a vocation à recevoir la future gare « Triangle de Gonesse » du réseau de transport public du Grand Paris.

Cette zone se situe au Nord du boulevard intercommunal du Parisis (RD 70).

ARTICLE 1AUgp 1 : Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol ne satisfaisant pas aux prescriptions de l'article 1AUgp 2.

ARTICLE 1AUgp 2 : Sont admises, les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

ARTICLES 1AUgp 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14 : Ces articles ne sont soumis à aucune prescription.

ARTICLE 1AUgp 6 : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 mètre au minimum.

ARTICLE 1AUgp 7 : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 mètre au minimum.

2.8.3 Analyse des observations

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune De GONESSE n'a été formulée au cours de l'enquête publique.

2.8.4 Conclusions de la commission d'enquête

Après avoir :

- observé que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,

- examiné les dossiers spécifiques à la mise en compatibilité des plans d'urbanisme de chacune des communes concernées par le projet et plus particulièrement les documents d'urbanisme de la commune de GONESSE,
- observé que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de GONESSE afin de le rendre compatible,
- constaté que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites et, qu'en conséquence, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte le projet
- avoir pris note de l'engagement de la Société du Grand Paris de prendre en compte les contraintes réglementaires figurant dans les documents d'urbanisme.

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne, pour la commune de GONESSE, des frais non négligeables pour la mise à jour des documents d'urbanisme, la commission d'enquête recommande à la Société du Grand Paris de prendre en charge les dits frais.

En conclusion, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE à la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune de GONESSE afin de permettre la réalisation du projet de Ligne 17 Nord.

A Paris, le 27 juillet 2016

LA COMMISSION D'ENQUETE

F. NAU, PRESIDENT

J. CULDAUT, MEMBRE A. LE FEUVRE, MEMBRE M. ALLART, MEMBRE A. LEGOUHY, MEMBRE

A. Le Feuvre

«««««««« FIN »»»»»»»»