

## Société du Grand Paris

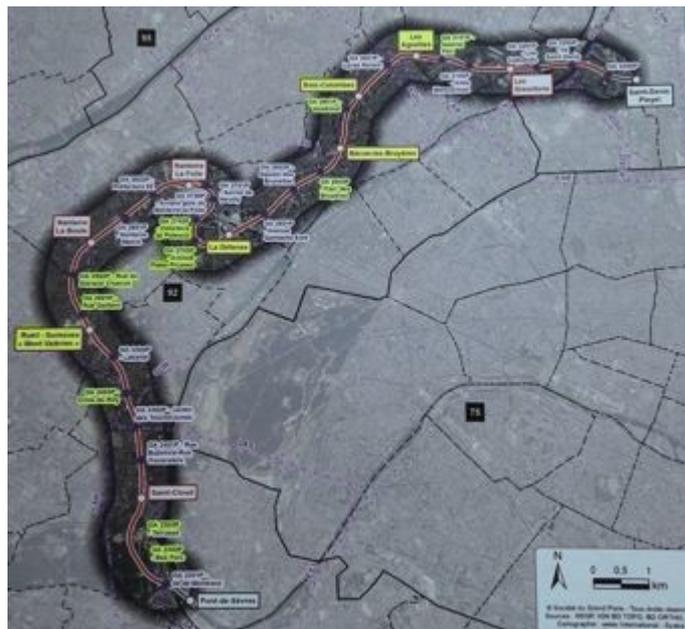
# ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable  
à la déclaration d'utilité publique modificative  
de la ligne 15 Ouest  
" Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel "  
du réseau de transport public du Grand Paris  
emportant mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

## SOUS-DOSSIER 2

### CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

L'enquête a été effectuée du 28 juin au 29 juillet 2021.



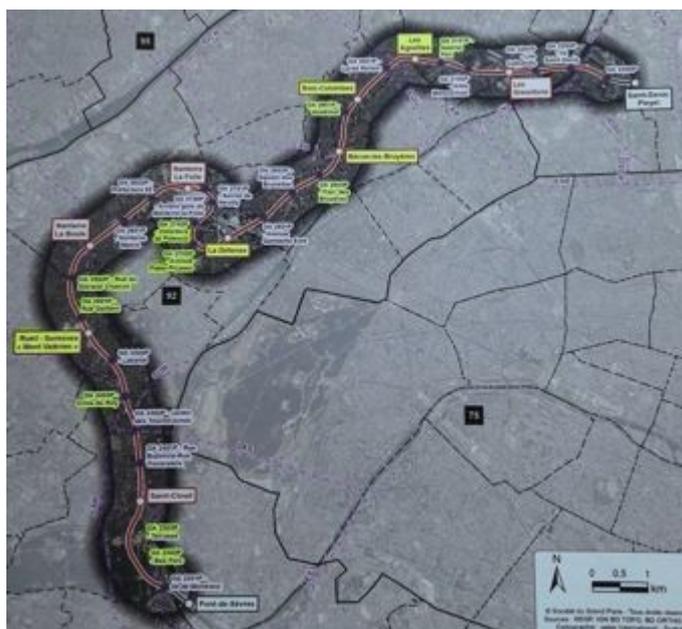
## Société du Grand Paris

# ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable  
à la déclaration d'utilité publique modificative  
de la ligne 15 Ouest  
" Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel "  
du réseau de transport public du Grand Paris  
emportant mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE MODIFICATIVE

L'enquête a été effectuée du 28 juin au 29 juillet 2021.  
Les conclusions motivées et l'avis sont transmis le 1<sup>er</sup> octobre 2021.



## CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Ouest " Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel " du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme concernés.

Les présentes conclusions motivées concernent la déclaration d'utilité publique modificative.

### 1 - Le contexte de l'enquête

En premier lieu, il ressort clairement des modifications soumises à la présente enquête que les données figurant dans le dossier d'enquête de 2015 étaient largement sous-estimées, notamment les délais, les dates, les emprises des ouvrages et des chantiers, les problèmes techniques et les coûts.

Cette situation peut s'expliquer par les difficultés de réunir dans une structure créée ex-nihilo les compétences et les expériences indispensables pour conduire un schéma d'ensemble d'une telle ampleur.

Ces sous-estimations rendent naturellement le public suspicieux sur l'exactitude et sur la pérennité des données de la présente enquête. Il en ressort que la Société du Grand Paris doit déployer de gros moyens pour instaurer la confiance, pour fournir des informations fréquentes, précises, exactes, argumentées, notamment aux riverains directement concernés par l'opération, en s'assurant que ces informations ont été bien reçues et bien comprises.

Il aurait été particulièrement utile de présenter, en préambule de l'enquête, le contexte dans lequel les modifications viennent s'insérer.

Ainsi, la Commission d'enquête a noté les points suivants :

1. l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique initiale s'est déroulée en septembre-octobre 2015, il y a près de six ans,
2. le décret du 21 novembre 2016 a déclaré d'utilité publique et urgente la réalisation de la ligne 15 Ouest,
3. le dossier de la présente enquête n'a été disponible qu'au printemps 2021,
4. la présente enquête a été retardée pour ne pas interférer avec les campagnes des élections départementales et régionales,

5. le report de la présente enquête à l'automne 2021 n'était pas compatible avec le planning de la Société du Grand Paris,
6. la Société du Grand Paris a découpé la ligne 15 Ouest en deux tronçons avec des objectifs de date de mise en service pouvant varier en fonction des aléas des chantiers,
7. le planning a été établi en fonction des objectifs de date de mise en service des deux tronçons, objectifs qui comportent déjà un décalage de 2025 à 2030, soit 5 ans par rapport aux prévisions initiales,
8. les dates de mise en service constituent un facteur important de l'utilité publique du projet,
9. tout retard de mise en service compromet la synergie avec les autres lignes terminées avant elle, et par conséquent l'utilité publique du schéma d'ensemble,
10. la Société du Grand Paris a lancé la consultation de conception-réalisation du tronçon Sud (de l'Île de Monsieur au Parc des Bruyères) à l'automne 2020, et celle du tronçon Nord (du Parc des Bruyères à l'ouvrage Finot) en juin 2021,
11. toute modification substantielle du projet soumis à l'enquête remettrait en cause la consultation concernée, ce qui n'est pas compatible avec le planning,
12. la présente enquête ne peut donc être suivie que de changements à la marge, sauf à remettre en cause le planning, et elle répond surtout à la nécessité d'une régularité administrative des modifications,
13. dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de 2016 et pour tenir les objectifs de date de mise en service, la Société du Grand Paris a déjà lancé des enquêtes parcellaires, procédé à des acquisitions foncières et engagé des travaux préparatoires.

## **2 - L'analyse bilancielle**

La Commission d'enquête rappelle les critères justifiant l'utilité publique de la ligne 15 Ouest, tels qu'ils ont été exposés dans le rapport de l'enquête de 2015 :

- création d'un réseau structurant de grande capacité répondant à un besoin croissant de déplacements de personnes en rocade au sein de la banlieue parisienne, besoin auquel la configuration essentiellement radiale des réseaux actuels de métro et de RER ne répond pas de manière satisfaisante ;
- améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la région capitale ;
- dynamiser le développement économique de l'agglomération parisienne en mettant en relation les principaux pôles économiques qui la constituent ;
- limiter l'étalement urbain en favorisant la densification des logements et des emplois, ainsi que la mixité fonctionnelle ;

- désenclaver les territoires en difficulté en améliorant leur accessibilité depuis et vers le reste de l'agglomération ;
- favoriser le report du mode de transport automobile vers les transports en commun, et ainsi contribuer à préserver l'environnement et à lutter contre les effets du changement climatique.

Par ailleurs, malgré l'augmentation substantielle des coûts, les évaluations socio-économiques figurant au dossier confirment la rentabilité du Grand Paris Express dans son ensemble d'une part, et de la ligne 15 Ouest d'autre part.

Comme cela était déjà souligné dans le rapport de l'enquête de 2015, le mode de propulsion électrique du métro automatique et la baisse de la circulation automobile attendue à la suite de sa mise en service devraient contribuer à une diminution des pollutions existantes. L'opération devrait donc avoir, à terme, un impact globalement positif sur les pollutions atmosphériques et par conséquent sur la santé des franciliens. Ce projet, au regard de l'intérêt public de la santé publique, ne semble donc pas présenter d'inconvénient majeur.

C'est donc le domaine de l'environnement qui constitue le sujet le plus préoccupant, parce que la Société du Grand Paris privilégie l'implantation de ses ouvrages en secteur non-bâti.

L'implantation sur des parcelles bâties est plus difficile, plus longue et plus coûteuse : expropriations plus nombreuses et plus onéreuses, déconstruction délicate et coûteuse avec bruit, poussière, déblais à évacuer, risque d'amiante, ... Une zone d'entrepôts, comme dans le cas du Village Delage, est plus facile à envisager.

L'implantation en secteur non-bâti vise normalement en priorité les parcelles libres. **A ce propos, la Commission d'enquête ne peut que déplorer que la Société du Grand Paris et les collectivités territoriales n'aient pas tenu compte de l'alerte de la Commission d'enquête de 2015. Dans son rapport, celle-ci les avait prévenues que les sites encore disponibles à l'époque allaient se réduire très rapidement, d'où la nécessité de mettre en place les outils fonciers (droit de préemption urbain, conventions avec les établissements publics fonciers, emplacements réservés au PLU, procédures d'aménagement) permettant de développer une politique foncière pour geler les terrains nécessaires à la réalisation du projet. Cela aurait permis d'éviter les multiples implantations sur le domaine public, notamment sur des espaces verts.**

En effet, à défaut de parcelles libres, la Société du Grand Paris a décidé de placer les emprises sur la voirie, les parkings de surface, les places publiques et les espaces verts.

Pour la voirie, il faut trouver des itinéraires de substitution avec de multiples conséquences, comme cela a été évoqué dans le rapport à propos de la fermeture éventuelle de la RN1013, et il faut maintenir l'accès aux immeubles riverains et aux commerces.

Dans le cas de parkings, les usagers réclament d'autres aires de stationnement qu'il est difficile de trouver ou de créer à proximité.

Il reste donc les places publiques, comme dans le cas de la gare de Bois-Colombes, et les espaces verts, comme dans les cas du Jardin des Tourneroches, du Square des Brunettes ou du Parc des Bruyères. Les places publiques, comme les espaces verts, sont souvent arborées, et le public s'élève à juste titre contre les abattages d'arbres envisagés.

La Société du Grand Paris tente de réduire l'impact environnemental par un déport partiel de certaines parties de l'emprise, comme dans le cas de la gare de Bécon-les Bruyères, par un décalage des ouvrages par rapport au tunnel, comme dans le cas des ouvrages du Domaine national de Saint-Cloud, ou par une emprise à cheval sur l'espace vert et sur la voirie, comme dans le cas du Parc des Bruyères, en s'engageant à la reconstitution des espaces verts, à la replantation d'arbres de haute tige, et à des plantations de compensation.

La Société du Grand Paris décrit abondamment dans le dossier d'enquête et dans son mémoire en réponse les mesures qu'elle met en œuvre pour éviter, limiter, réduire ou compenser les multiples nuisances (bruits, vibrations, odeurs, poussières, pollution de l'air, rejets divers, ...), les impacts visuels et les risques divers (notamment les risques d'atteinte à la faune et à la flore) ou encore les dommages aux biens et la baisse de fréquentation des commerces), tant en phase travaux, qu'en phase exploitation.

La Commission d'enquête reconnaît toutes les dispositions prises ou envisagées par la Société du Grand Paris pour maîtriser l'impact environnemental, et elle l'encourage à rester à l'écoute des suggestions des riverains pour atténuer encore cet impact. En effet, si globalement le public ne remet pas en cause l'utilité publique du projet, de nombreuses personnes protestent contre le choix d'espaces verts et/ou arborés pour les ouvrages ou les emprises de travaux et réclament leur déplacement.

La Commission d'enquête constate aussi que, en dehors de la nouvelle implantation de la gare de La Défense, les modifications portent essentiellement sur des extensions des emprises chantier, et que celles-ci permettront de réaliser les travaux dans de meilleures conditions, donc avec des nuisances moindres et sur une durée moins longue.

La Commission d'enquête considère in fine que le tracé retenu est celui qui minimise le mieux les nombreuses contraintes et les multiples inconvénients du projet, et qu'en conséquence les nombreux avantages développés ci-avant priment et justifient qu'il soit déclaré d'utilité publique.

### **3 - La compatibilité entre le projet et les documents d'urbanisme**

La Commission d'enquête considère que la procédure de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme n'est pas destinée à dispenser la Société du Grand Paris des règles applicables, mais à adapter ces règles en tant que de besoin pour les rendre compatibles avec le projet. C'est dans ce sens que la Commission d'enquête a rédigé ses conclusions motivées et avis sur la mise en compatibilité des huit plans locaux d'urbanisme (Saint-Cloud, Suresnes, Rueil-Malmaison, Nanterre, Courbevoie, Bois-Colombes, Gennevilliers et Plaine Commune).

La Commission d'enquête prend acte que la Société du Grand Paris a décidé de ne pas demander à l'Etat de modifier le code de l'urbanisme pour qu'il soit possible de faire figurer dans les plans locaux d'urbanisme des dispositions temporaires.

A la fin des travaux, les collectivités devront donc, en tant que de besoin, lancer de nouvelles enquêtes publiques en vue de rétablir des espaces verts protégés, des espaces boisés classés, des protections d'arbres, ...

La Commission d'enquête prend acte également que la Société du Grand Paris a décidé de demander des transferts de gestion du domaine public, plutôt que des autorisations temporaires, par crainte de la versatilité des municipalités.

A la fin des travaux, les collectivités devront donc, en tant que de besoin, lancer de nouvelles enquêtes parcellaires pour récupérer la gestion du domaine public.

La Commission d'enquête enregistre que, dans son mémoire en réponse, la Société du Grand Paris déclare que son projet est compatible avec les documents d'urbanisme et de planification de niveau supérieur à celui des plans locaux d'urbanisme : PCAET, PCAEM, SCOT, SDRIF, SRCE, SDAGE, SAGE, PGRI, PPRI.

Enfin, elle prend acte que la Société du Grand Paris est disposée à proposer aux Villes, pour éviter des litiges en fin de chantier, de leur confier ou de confier à des sociétés d'économie mixte municipales avec une indemnité versée par la Société du Grand Paris :

- la reconstitution des espaces verts,
- la plantation de nouveaux arbres,
- la restitution de places de stationnement et de livraison,
- et plus généralement la remise en état du domaine public.

#### **4 - L'information du public**

La Commission d'enquête a été impressionnée par le volume du dossier d'enquête, qui représente une dépense importante et qui aurait pu être sensiblement réduit.

Le volume du dossier et son mode de présentation des modifications ne permettaient pas au public d'appréhender facilement les enjeux des modifications envisagées.

De nombreuses observations témoignent des inquiétudes du public, qui demande à être informé avec précision et rassuré sur ce qui va se passer dans son environnement immédiat, notamment les mesures qui seront adoptées pour réduire les nuisances, maintenir les accès aux commerces et aux aires de stationnement, reconstituer les espaces verts, replanter des arbres, ...

La Commission d'enquête encourage donc la Société du Grand Paris à :

- faire connaître au public sa volonté de tenir des réunions régulières ouvertes au public de chaque quartier pour informer les riverains sur les points arrêtés,
- annoncer largement chaque réunion deux semaines à l'avance,
- répondre ainsi aux inquiétudes, en évitant des propos généraux et/ou flous, en donnant des dates exactes, en fournissant des réponses précises dès qu'elle dispose des éléments pour ce faire, par exemple le tracé avec indication de la largeur du tunnel sur un plan cadastral, les expropriations, les risques de dommages, les mesures de prévention et de protection, les travaux préparatoires, les indemnités, les circulations (piétons, vélos, bus, voitures, camions de chantier) pendant les travaux, les places de stationnement et de livraison de substitution, les modalités de maintien des accès aux commerces, aux immeubles et aux parkings, ...

## **5 - Conclusions sur les thèmes communs à plusieurs modifications**

### **5.1 - La position des ouvrages annexes**

La Commission d'enquête enregistre que la Société du Grand Paris est opposée à un éloignement des ouvrages annexes par rapport au tracé, comme elle a accepté de le faire dans le Domaine national de Saint-Cloud, pour les raisons qu'elle développe dans son mémoire en réponse.

Elle constate surtout que la Société du Grand Paris tient à éviter cette hypothèse pour tenir son planning.

### **5.2 - Les périmètres des emprises et des expropriations**

La Société du Grand Paris rappelle que le tracé précis du tunnel n'est pas fixé précisément au stade de la déclaration d'utilité publique, qu'il est dépendant d'études à venir qui seront menées par le titulaire du marché de conception-réalisation, et qu'il n'est donc pour l'instant pas possible d'indiquer quelles parcelles seront impactées à l'intérieur du fuseau (zone d'intervention foncière) de la déclaration d'utilité publique et dans quelles mesures.

La Commission d'enquête considère par conséquent que, dans les réunions précitées, la Société du Grand Paris devra démontrer que le périmètre des expropriations n'a pas été élargi en vue d'opérations immobilières ultérieures, que des déports à proximité de certaines parties du chantier n'étaient pas envisageables, et que l'emprise retenue constitue le minimum indispensable.

### **5.3 - Les grilles de ventilation**

Comme indiqué ci-avant, la Société du Grand Paris envisage d'implanter des ouvrages annexes dans des espaces verts.

Ces ouvrages comprennent notamment des grilles de ventilation. La position de ces grilles dans des espaces verts choque le bon sens du public, et donne une mauvaise image de la Société du Grand Paris.

Personne n'est disposé à amener ses enfants dans un parc pour jouer sur des grilles de ventilation. C'est pourquoi la Commission d'enquête demande que ces grilles soient implantées en dehors des espaces verts en modifiant au besoin leur périmètre, exception faite des deux ouvrages situés dans le Domaine national de Saint-Cloud.

### **5.4 - Les arbres**

La Commission d'enquête enregistre que la Société du Grand Paris déclare que tout est mis en œuvre pour que l'abattage d'arbres soit évité, et n'intervienne qu'en dernier ressort, et qu'un arbre sera replanté pour chaque arbre abattu autant que faire se peut.

Elle rappelle que les alignements supprimés seront reconstitués en application de l'article L 350-3 du code de l'environnement.

### **5.5 - Les places de stationnement et de livraison**

Les emprises chantier ont souvent pour effet de supprimer des aires de stationnement et de livraison.

Ces places de stationnement sont utiles aux usagers, et leur suppression constitue une gêne importante. La Commission d'enquête encourage donc la Société du Grand Paris à trouver en liaison avec les municipalités des aires de remplacement, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

#### 5.6 - Les nuisances acoustiques et vibratoires

La Société du Grand Paris justifie, dans son mémoire en réponse, sa volonté de réduire les nuisances acoustiques et vibratoires par différentes mesures :

- mise en place de silencieux à baffles parallèles de grandes dimensions,
- recours à des machines électriques si possible,
- palissades anti-bruit,
- information des riverains en cas de bruit exceptionnel de durée limitée,
- voies anti-vibratiles,
- support des voies en béton avec couche élastique souple,
- surveillance continue des bruits et des vibrations.

#### 5.7 - La qualité de l'air

Les mesures décidées par la Société du Grand Paris pour maintenir la qualité de l'air (éviter les gaz toxiques et les particules fines) sont présentées dans l'étude d'impact et dans son mémoire en réponse :

- stockage des produits pulvérulents dans des silos,
- humidification,
- bâchage,
- nettoyage des camions et des chaussées,
- diagnostics amiante,
- freinage électrique,
- surveillance continue de la qualité de l'air.

La Commission d'enquête rappelle la nette amélioration de la qualité de l'air qui résultera du report modal permis par le Grand Paris Express et de ses conséquences sur l'urbanisation.

#### 5.8 - L'indemnisation des préjudices

La Société du Grand Paris rappelle qu'elle indemnise les préjudices certains, directs, personnels et présentant un caractère anormal et spécial, à savoir les troubles dans les conditions d'existence ou de fonctionnement, conformément à la jurisprudence, à la fois pour les logements, pour les commerces et pour les entreprises.

A défaut d'accord amiable, les personnes lésées peuvent s'adresser au Médiateur de la Société du Grand Paris avant de saisir éventuellement la Justice.

#### 5.9 - La sécurité des chantiers

La Société du Grand Paris déclare qu'elle attache une grande importance à la sécurité des chantiers, que ce soit pour les travailleurs des chantiers, les usagers de la voirie, les piétons, les riverains, ....

#### 5.10 - Les autres domaines liés à l'environnement

La Commission d'enquête note que la Société du Grand Paris est très attentive à de nombreux autres domaines liés à la sécurité environnementale :

- préservation de la biodiversité, végétalisation,
- diagnostic des sols,
- sensibilité des immeubles aux mouvements du sol, constats préalables, auscultation permanente par la mise en place de réflecteurs,
- analyse des matériaux extraits, valorisation des déblais,
- gestion des eaux de surface et des eaux souterraines, risques d'infiltration, perméabilité,
- gestion des déchets,
- suivi de la qualité des rejets d'eau, entretien des ouvrages d'évacuation et d'assainissement,
- prise en compte des pluies torrentielles, anticipation des risques d'inondation, bassins de rétention,
- pollutions accidentelles, migrations de pollution,
- phénomène de retrait-gonflement des argiles.

## 6 - La gare de La Défense

La Commission d'enquête prend acte que la Société du Grand Paris a décidé de ne pas demander à l'Etat une modification du schéma d'ensemble du Grand Paris Express en vue de remplacer les gares de La Défense et de Nanterre La Folie par une gare de La Défense-Nanterre avec un prolongement de la ligne 1 et une interconnexion des lignes A, E, 1 et 15. Cette solution n'est donc pas soumise à l'enquête.

Le schéma d'ensemble actuel du Grand Paris Express est compatible avec un prolongement de la ligne 1 jusqu'à Nanterre qui pourrait être envisagé par Ile-de-France Mobilités pour réduire les correspondances de la ligne 1 à La Défense.

La Commission d'enquête considère que le nouvel emplacement proposé par la Société du Grand Paris sous la RN1013 constitue le moins mauvais emplacement parmi ceux qui ont été envisagés. Compte tenu de l'encombrement du sous-sol du site de La Défense, il n'est plus possible de trouver une bonne solution.

Ce nouvel emplacement est moins onéreux et exige des travaux moins longs que l'emplacement initial. Il assure la connexion avec le pôle d'échanges Cœur Transport et une bonne desserte du quartier de la Rose de Cherbourg à Puteaux, mais il présente plusieurs handicaps :

- allongement du tracé de 960 m,
- deux ouvrages annexes supplémentaires,
- rayon de courbure,
- augmentation des temps de correspondance.

Pour l'accès direct à l'Esplanade de La Défense, la Société du Grand Paris transfère cette question à Paris La Défense.

La fermeture de la RN1013 n'est pas prévue dans le dossier d'enquête. La Commission d'enquête n'a donc pas à se prononcer sur ce sujet.

Si cette fermeture était demandée par la Société du Grand Paris, elle devrait être autorisée par les Pouvoirs publics.

## **7 - Les ouvrages Bas Parc et Terrasses**

Les nouveaux emplacements de ces deux ouvrages dans le Domaine national de Saint-Cloud présentent moins d'impacts que les précédents.

Ils ont été acceptés par le Domaine, et ont été autorisés par l'arrêté interpréfectoral n° 2019-119 du 18 juin 2019 <sup>1</sup> intervenu après enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale.

La Commission d'enquête est donc favorable à ces nouveaux emplacements.

## **8 - L'ouvrage Croix du Roy**

La Commission d'enquête est satisfaite de l'abandon du projet de localisation de l'emprise déportée sur deux surfaces arborées au pied de deux immeubles, avec report sur un espace vert communal non viabilisé et un garage à démolir.

1 Arrêté autorisant la création et l'exploitation de la ligne 15 Ouest.

La Société du Grand Paris est bien consciente des problèmes de circulation que le chantier va occasionner. et elle s'engage à maintenir les circulations au niveau du carrefour, tant pour les véhicules que pour les piétons. Elle fournit une estimation du nombre de camions pour l'évacuation des déblais, pour couper court à des inquiétudes injustifiées.

La Commission d'enquête est favorable à la nouvelle implantation de l'emprise déportée.

### **9 - La gare de Rueil - Suresnes Mont Valérien**

La Commission d'enquête rejoint le maire de Suresnes pour déplorer que le décalage de cinq ans de la mise en service de la ligne 15 Ouest constitue un handicap sérieux pour l'éco-quartier de l'Arsenal.

La Société du Grand Paris précise dans son mémoire en réponse que le dimensionnement des aires de stationnement des vélos a été défini en concertation avec Ile-de-France Mobilités et les collectivités : 610 places en consigne fermée et 900 places en arceaux ou en abri.

La Commission d'enquête est favorable à l'extension de l'emprise de travaux sur un terrain de la ZAC de l'Arsenal.

### **10 - L'ouvrage Rue Galliéni**

La Commission d'enquête note que le nouvel emplacement de cet ouvrage et l'extension de l'emprise de travaux n'ont pas fait l'objet d'observation particulière.

### **11 - L'ouvrage Rue du Docteur Charcot**

En réponse à la remarque de la Ville de Nanterre, la Société du Grand Paris a prévu de limiter la circulation des camions et véhicules à la partie Sud de la parcelle CE126.

La moitié Nord sera affectée à la circulation des piétons pendant les travaux.

A la fin des travaux, le réaménagement de l'emprise, y compris la reconstitution de l'espace vert, et la création éventuelle d'un cheminement piétons entre la rue du Docteur Charcot et la rue des Ombrages devront être arrêtés en accord avec la Ville de Nanterre.

### **12 - L'ouvrage Cimetière de Puteaux**

En réponse à une demande de la Ville de Puteaux, la Société du Grand Paris a déplacé l'ouvrage sur la parcelle AL165, avec une emprise secondaire sur une partie du parking du cimetière.

La Commission d'enquête estime que ce nouvel emplacement est préférable.

### **13 - L'ouvrage Avenue Pablo Picasso**

La Société du Grand Paris recherche une organisation du chantier pour conserver l'arbre situé au centre du carrefour.

Si cette recherche n'aboutit pas, la Société du Grand Paris devra compenser son abattage en accord avec la Ville de Nanterre.

#### **14 - L'ouvrage Parc des Bruyères**

La Commission d'enquête enregistre que la Société du Grand Paris a trouvé un accord avec la Ville de Courbevoie sur les points suivants :

- décalage partiel maximum de l'emprise sur le boulevard de la Paix,
- déplacement de l'aire de jeux des enfants et des toilettes,
- abattage d'un seul arbre de haute tige dans le parc,
- abattage d'une vingtaine de platanes de l'alignement Ouest du boulevard de la Paix,
- maintien d'une seule voie de circulation sur le boulevard,
- maintien de la sortie des tunneliers par cet ouvrage.

Le mémoire en réponse n'explique pas clairement quelles seraient les durées des travaux dans les deux hypothèses : sortie des deux tunneliers à l'ouvrage Parc des Bruyères, et sortie du tunnelier Sud à la gare de Bécon-les Bruyères.

La durée annoncée de cinq ans part du démarrage du déplacement des réseaux à la fin des marches à blanc, alors que la durée des travaux gênants pour les riverains du parc devrait être inférieure à trois ans. Annoncer une durée de cinq ans sans autre précision inquiète malencontreusement le public.

Celui-ci ne peut manquer de relever ces imprécisions et ces erreurs. Il devient suspicieux, et considère alors que la Société du Grand Paris n'est pas crédible. La mention d'une surface de 1 050 m<sup>2</sup> en 2015, à l'évidence très insuffisante, illustre bien ce problème.

La Commission d'enquête enregistre les engagements de la Société du Grand Paris sur la biodiversité du parc et la remise en état après travaux avec l'accord de la Ville de Courbevoie.

#### **15 - La gare de Bécon-les-Bruyères**

La Commission d'enquête prend acte que la Société du Grand Paris a décidé de ne pas demander à l'Etat d'imposer à la SNCF d'autoriser la création d'une voie de chantier le long de la voie ferrée. La desserte du chantier exigera donc la fermeture du pont des Quinze-Perches et une circulation intense sur l'avenue Michel Ricard et sur la rue Raoul Nordling.

L'emprise déportée sur le Village Delage pouvant suffire, la Commission d'enquête est défavorable à l'installation d'une emprise déportée annexe sur les deux pavillons acquis par la

Société du Grand Paris rue Louvain. Une circulation supplémentaire dans cette rue qui se termine par un escalier doit être évitée en raison de sa fréquentation par de nombreux enfants.

La Commission d'enquête est favorable à l'utilisation de la coulée verte de Bois-Colombes pour la régulation des flux de camions.

## **16 - L'ouvrage Vaudreuil**

La Commission d'enquête note que la Ville de Bois-Colombes prévoit la réalisation d'un parking souterrain d'environ 200 places à l'Ouest de l'ouvrage. Les places supprimées pour la réalisation de l'ouvrage devraient donc être restituées dans ce cadre avec une participation de la Société du Grand Paris.

## **17 - La gare de Bois-Colombes**

La Commission d'enquête rappelle que la gare de Bois-Colombes constitue le point de jonction avec le réseau du Grand Paris Express pour les habitants du Val d'Oise. La correspondance entre la ligne J et la ligne 15 doit donc être la plus aisée possible.

L'emplacement de la gare de Bois-Colombes de la ligne 15 doit par conséquent être proche de la gare de la ligne J, et par ailleurs la SNCF doit effectuer des travaux pour faciliter la correspondance entre ces deux lignes.

La Société du Grand Paris a constaté une nouvelle fois que l'emprise prévue en 2015 était insuffisante.

En concertation avec la Ville de Bois-Colombes, et avec l'objectif de maintenir le marché, la Société du Grand Paris a défini une nouvelle emprise proche de la gare SNCF.

Après les travaux, la Société du Grand Paris utilisera l'emprise disponible pour un projet immobilier à définir avec la Ville de Bois-Colombes dans le cadre d'une mise en valeur du quartier rendu très attractif par la présence des deux gares.

La Commission d'enquête considère que ce nouvel emplacement répond aux objectifs décrits ci-avant, tout en regrettant que la Société du Grand Paris n'ait pas trouvé d'emplacements pour des dépôts partiels de l'emprise.

Pour apporter des réponses aux questions des riverains, notamment sur le périmètre exact des expropriations, une réunion publique aura lieu le 4 octobre 2021.

## **18 - La gare des Agnettes**

La Commission d'enquête constate que cette gare, située en limite de la ZAC des Agnettes qui fait partie du NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain), n'a pas fait l'objet d'observation particulière.

La Société du Grand Paris, à nouveau à la recherche d'une extension des emprises, a porté son choix sur deux espaces arborés mitoyens, l'un de 1 750 m<sup>2</sup> au Nord, et l'autre de 1 350 m<sup>2</sup> au Sud.

La Commission d'enquête déplore cette nouvelle suppression d'espaces arborés, mais constate l'absence d'opposition de la Ville et des riverains. Comme il n'y a pas de terrain libre disponible à proximité, elle ne s'oppose pas à cette extension de l'emprise.

Il est par ailleurs intéressant de rapprocher cette absence d'observation des locataires en secteur NPNRU et les réactions des propriétaires riverains du Parc des Bruyères.

## **19 - L'ouvrage Avenue Gabriel Péri**

La Commission d'enquête constate que cet ouvrage n'a pas fait l'objet d'observation particulière.

## **20 - Les autres ouvrages**

### **20.1 - La gare de Saint-Cloud**

La Commission d'enquête enregistre que les travaux de démolition ont été autorisés par l'arrêté interpréfectoral n° 2019-119 du 18 juillet, et qu'ils ont fait l'objet d'un permis régulier.

Un nouveau parking sera réalisé par la Ville de Saint-Cloud avenue André Chevrillon.

### **20.2 - L'ouvrage Jardin des Tourneroches**

La Commission d'enquête note que la position de cet ouvrage a été définie en concertation avec la Ville et avec le donateur du Jardin à la Ville.

La Société du Grand Paris explique dans son mémoire en réponse pour quelles raisons un décalage de l'emprise près de la voie ferrée n'est pas envisageable.

Des mesures de réduction et de compensation sont prévues pour les impacts des travaux sur l'avifaune (notamment chauve-souris et verdiers d'Europe).

La remise en état du Jardin et le remplacement des arbres à la fin des travaux seront effectués en accord avec la Ville.

### **20.3 La gare de Nanterre La Boule**

La Société du Grand Paris n'a pas modifié la zone d'intervention foncière, mais elle n'a pas arrêté le périmètre des expropriations à l'intérieur de cette zone. Une information précise du public au plus tôt est souhaitable.

Préalablement à la démolition du magasin Décathlon et de son parking, des travaux de curage et de désamiantage seront effectués en 2022. Il n'est donc pas possible de maintenir le parking en service jusqu'au début des travaux.

### **20.4 - L'ouvrage Préfecture 92**

La Commission d'enquête note que la CNPN (Commission Nationale de Protection de la Nature) a émis un avis favorable le 24 août 2018 à la reconstitution de l'espace vert sous forme

d'un milieu ouvert de type prairie de fauche favorable à l'avoine des prés, qui est une espèce protégée.

#### 20.5 - La gare de Nanterre La Folie

La Commission d'enquête enregistre que le calendrier du chantier a été établi en concertation avec Paris La Défense, et que la question du rabattement ponctuel éventuel de la nappe phréatique n'est pas encore tranchée.

#### 20.6 - L'ouvrage Serres de Neuilly

En réponse à une demande de la Ville de Neuilly, la Société du Grand Paris a déplacé l'ouvrage sur la ZAC des Groues.

La Commission d'enquête estime que ce nouvel emplacement est préférable.

#### 20.7 - L'ouvrage Avenue Gambetta

La Commission d'enquête enregistre que la Société du Grand Paris a trouvé un accord avec la Ville de Courbevoie sur la superficie et la forme de l'ouvrage, avec déport de la base vie sur un espace de voirie.

Elle approuve cette solution, qui assure la continuité des itinéraires piétons.

#### 20.8 - L'ouvrage Square des Brunettes

Il est prévu de déplacer l'aire de jeux pour enfants dans le Square Kruger. Les accès des riverains et des groupes scolaires et les circulations automobiles et piétons seront conservés.

Des mesures seront prises pour limiter les nuisances (bruit, vibrations, qualité de l'air).

Pour l'Hotel de Guines, la Société du Grand Paris devra se conformer aux directives de l'Architecte des Bâtiments de France.

La reconstitution du square, l'implantation d'une nouvelle aire de jeux pour les enfants et le remplacement des arbres abattus devront être effectués en accord avec la Ville de Courbevoie

Compte tenu de ces éléments, la localisation de cet ouvrage est admissible.

#### 20.9 - L'ouvrage Lycée Renoir

La Commission d'enquête constate que, dans son mémoire en réponse, la Société du Grand Paris a confirmé que les pavillons situés au Sud de la rue Jeanne d'Arc ne seront pas expropriés.

#### 20.10 - L'ouvrage Les Caboeufs

La Commission d'enquête note que l'évacuation des déblais par voie fluviale entraînera un décalage du chenal de navigation en accord avec VNF (Voies Navigables de France), et qu'elle sera soumise à l'obtention des autorisations nécessaires.

## 20.11 - L'ouvrage Ile-Saint-Denis

Dans son mémoire en réponse, la Société du Grand Paris explique les raisons techniques qui ne permettent pas de décaler le tracé vers les terrains de sport. La position de l'ouvrage Ile-Saint-Denis est contrainte par la position fixe de l'ouvrage d'extrémité Boulevard Finot à l'Est, et par la position de l'ouvrage Les Caboeufs à l'Ouest, dont la position a été retenue pour disposer d'une emprise importante comme puits de départ du tunnelier Nord avec évacuation des déblais par voie fluviale.

Pour les places de stationnement, la Société du Grand Paris s'engage à tout mettre en œuvre pour restituer, dans la mesure du possible, le plus grand nombre d'emplacements à l'issue des travaux.

Pour l'insertion paysagère, la Société du Grand Paris déclare attacher une grande importance à l'environnement naturel et urbain dans lequel les chantiers s'inscrivent.

A propos des écosystèmes de la Seine à proximité de l'ouvrage, les expertises de terrain ont signalé la présence de frayères, mais l'enjeu a été jugé faible pour les espèces piscicoles protégées, parce que ces frayères sont localisées en amont des zones de rejet d'eau de l'ouvrage.

Compte tenu de ces éléments, la Commission d'enquête est favorable à la réalisation de cet ouvrage.

## 21 - Les coûts et l'évaluation socio-économique

Comme cela était mentionné au paragraphe 1 ci-avant, les coûts figurant dans le dossier d'enquête de 2015 étaient largement sous-estimés, et cette situation peut s'expliquer par les difficultés à réunir dans une structure créée ex-nihilo les compétences et les expériences indispensables pour conduire un schéma d'ensemble d'une telle ampleur.

Malgré l'augmentation substantielle des coûts, les évaluations socio-économiques figurant au dossier confirment la rentabilité du Grand Paris Express dans son ensemble et de la ligne 15 Ouest.

En outre, aussi longtemps que la ligne 15 Ouest ne sera pas en service, la rocade ne sera pas terminée et ceci limitera sensiblement l'intérêt public du projet d'ensemble.

La Commission d'enquête est donc favorable à une mise en service de la ligne 15 Ouest à la date prévue.

## Avis de la Commission d'enquête

Vu les lois et règlements relatifs à l'Environnement et à l'Urbanisme ;

Vu l'arrêté du 5 mai 2021 de Monsieur le Préfet de la Région d'Ile-de-France prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par les sites Internet de l'enquête et de la préfecture de la Région d'Ile-de-France, par des affiches devant les lieux d'enquête, ainsi qu'en 351 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec un Commissaire Enquêteur, ou en consignait ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet aux lieux d'enquête, ou sur le registre dématérialisé, ou par courriel, ou en les adressant par courrier au président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête, ou encore lors de la réunion publique du 22 juillet 2021 dans la salle ou par Internet ;

que les modifications du projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express sont justifiées par l'intérêt général de cette opération ;

**la Commission d'enquête formule les recommandations suivantes :**

1. Justifier la taille de chaque emprise de chantier par des contraintes opérationnelles ;
2. Assurer pendant toute la durée des travaux l'accès aux immeubles et aux commerces, y compris pour les personnes à mobilité réduite ;
3. Définir le réaménagement des emprises de chantier à la fin des travaux en concertation étroite avec les villes ;
4. Tenir des réunions régulières ouvertes au public de chaque quartier pour informer les riverains sur les points arrêtés, pour répondre aux inquiétudes, en évitant des propos généraux et/ou flous, en donnant des dates exactes, en fournissant des réponses précises dès qu'elles sont disponibles ;
5. Etudier avec les villes les modalités de livraison des commerces situés dans les gares et celles de gestion et de collecte de leurs déchets ;
6. Offrir des aires de stationnement et de livraison largement suffisantes pour tous les modes de transport pour préserver le domaine public (qui est un bien rare, donc précieux, d'autant plus dans un milieu urbain dense) de toute occupation privative ;
7. Les arbres à grand ou moyen développement qui seront replantés devront être déjà arrivés à maturité (hautes tiges) ;
8. Compte-tenu de la longueur et de la complexité de certaines correspondances, mettre en place une signalétique pour informer les voyageurs à mobilité réduite sur d'éventuelles discontinuités d'accessibilité ;

9. Equiper les grilles de ventilation de dispositifs permanents de contrôle à distance de la qualité de l'air ;

et après avoir présenté ces recommandations,

**la Commission d'enquête émet un avis favorable sur la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express assorti des réserves suivantes :**

1. Compte tenu d'une atteinte à la santé publique qui résulterait de l'installation de grilles de ventilation et de désenfumage dans des espaces verts publics, la Commission d'enquête demande que ces grilles soient implantées en dehors des espaces verts, en modifiant au besoin leur périmètre, exception faite des deux ouvrages situés dans le Domaine national de Saint-Cloud où les grilles peuvent être rendues inaccessibles en raison de l'étendue du domaine ;
2. Compte tenu de la forte mobilisation du public contre l'élargissement de l'emprise chantier dans le Parc des Bruyères, et de l'atteinte inacceptable à l'environnement qui résulterait de la destruction d'espaces verts arborés en bas d'immeubles résidentiels collectifs, la Commission d'enquête demande la mise en œuvre des dispositions suivantes, acceptées récemment par la Société du Grand Paris en accord avec la Ville de Courbevoie :
  - décalage partiel maximum de l'emprise sur le boulevard de la Paix,
  - déplacement de l'aire de jeux des enfants et des toilettes,
  - abattage d'un seul arbre de haute tige dans le parc,
  - abattage d'une vingtaine de platanes de l'alignement Ouest du boulevard de la Paix,
  - maintien d'une seule voie de circulation sur le boulevard,
  - maintien de la sortie des tunneliers par cet ouvrage ;
3. Compte tenu de la mobilisation du public contre le déplacement de l'emprise chantier de la Gare de Bécon-les-Bruyères dans le secteur résidentiel Franklin-Louvain, et des perturbations et des risques que créerait un trafic supplémentaire de véhicules dans une voie étroite et en impasse, la Commission d'Enquête demande que les deux pavillons préemptés dans la rue Louvain ne servent pas à l'installation d'une base vie temporaire, conformément à la demande de la Ville.

Fait le 1er octobre 2021,

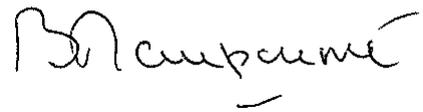
La Commission d'enquête



Jean-Paul BETI



Martine BAUCAIRE



Bertrand MAUPOUMÉ



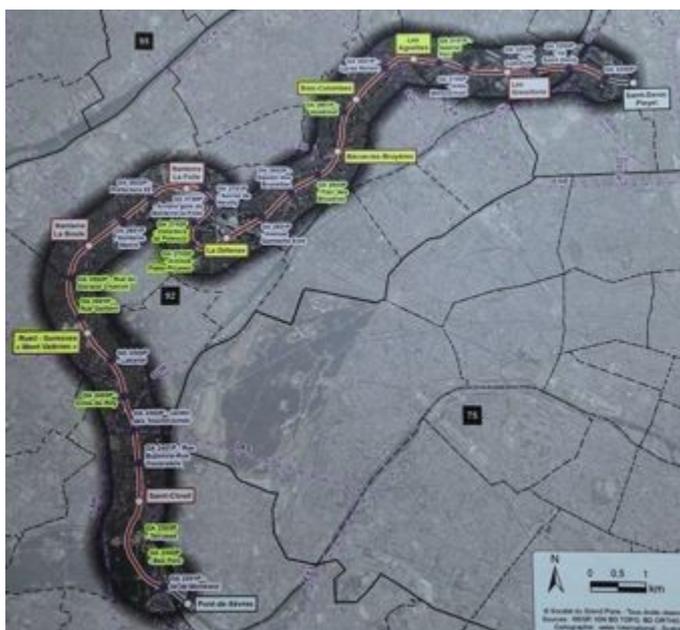
## Société du Grand Paris

# ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable  
à la déclaration d'utilité publique modificative  
de la ligne 15 Ouest  
" Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel "  
du réseau de transport public du Grand Paris  
emportant mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE SAINT-CLOUD

L'enquête a été effectuée du 28 juin au 29 juillet 2021.  
Les conclusions motivées et l'avis sont transmis le 1<sup>er</sup> octobre 2021.



## CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Ouest " Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel " du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

Les présentes conclusions motivées concernent la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Saint-Cloud, c'est-à-dire les nouvelles dispositions (adaptations réglementaires et graphiques) de ce document destinées à rendre réalisable le projet soumis à enquête.

Le projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express est compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan local d'urbanisme de Saint-Cloud.

Les modifications soumises à l'enquête concernent les articles 12.1 et 12.6 des règles applicables à la zone UD et l'article 2 des règles applicables à la zone N.

A l'article 12.1 précité, il est proposé de ne pas appliquer aux commerces situés au sein des gares les normes minimales de stationnement.

Il est prévu par ailleurs que les dispositions de l'article 12.6 précité, qui concernent le stationnement des deux roues et des poussettes, ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris, ainsi qu'aux commerces situés au sein des gares.

Ces deux modifications sont justifiées par la fonction des gares et par celle des constructions et installations susvisées. Les dispositions relatives au stationnement pour les gares et pour les commerces situés dans les gares seront arrêtées dans le cadre des études de pôle conduites en concertation avec les services techniques municipaux.

A l'article N2, il est prévu que les installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires à la réalisation des installations et constructions du réseau de transport du Grand Paris sont admises sous conditions. Cette modification est justifiée par le caractère temporaire de ces installations.

Enfin, comme l'emplacement de l'ouvrage Bas Parc a été modifié, la suppression de l'espace boisé classé doit être déplacée en conséquence (reclassement de l'ancienne emprise et déclassement de la nouvelle emprise). La Ville de Saint-Cloud pourra reclasser l'emprise chantier à la fin des travaux.

La Commission d'enquête considère in fine que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général du projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express.

## Avis de la Commission d'enquête

Vu les lois et règlements relatifs à l'Environnement et à l'Urbanisme ;

Vu l'arrêté du 5 mai 2021 de Monsieur le Préfet de la région d'Ile-de-France prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par les sites Internet de l'enquête et de la préfecture de la région d'Ile-de-France, par des affiches devant les lieux d'enquête, ainsi qu'en 351 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec un Commissaire Enquêteur, ou en consignait ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet aux lieux d'enquête, ou sur le registre dématérialisé, ou par courriel, ou en les adressant par courrier au président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête, ou encore lors de la réunion publique du 22 juillet 2021 dans la salle ou par Internet ;

que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express ;

**la Commission d'enquête émet un avis favorable** sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Saint-Cloud avec la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express

Fait le 1er octobre 2021,

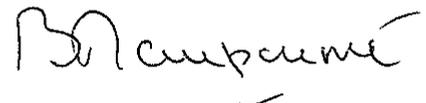
La Commission d'enquête



Jean-Paul BETI



Martine BAUCAIRE



Bertrand MAUPOUMÉ

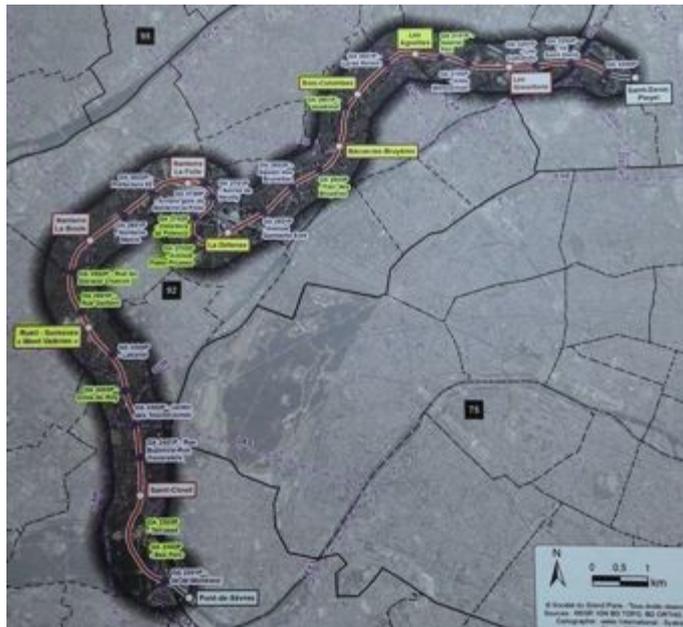
# Société du Grand Paris

## ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable  
à la déclaration d'utilité publique modificative  
de la ligne 15 Ouest  
" Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel "  
du réseau de transport public du Grand Paris  
emportant mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE SURESNES

L'enquête a été effectuée du 28 juin au 29 juillet 2021.  
Les conclusions motivées et l'avis sont transmis le 1<sup>er</sup> octobre 2021.



## **CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

La Commission d'enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Ouest " Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel " du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

Les présentes conclusions motivées concernent la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Suresnes, c'est-à-dire les nouvelles dispositions (adaptations réglementaires et graphiques) de ce document destinées à rendre réalisable le projet soumis à enquête.

Le projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express est compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan local d'urbanisme de Suresnes.

Les modifications soumises à l'enquête concernent les articles 2 et 7 des règles de la zone UE pour réaliser l'ouvrage annexe Croix du Roy.

A l'article 2 précité, il est proposé d'autoriser les installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris. Cette modification est justifiée par le caractère temporaire de ces installations classées.

A l'article 7, il est prévu 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 minimum d'un mètre. Si l'implantation en limite séparative est déjà autorisée par les règles en vigueur, le recul d'un mètre paraît peu souhaitable, parce qu'un tel recul crée des boyaux qui posent des problèmes d'entretien et de sécurité.

La Commission d'enquête considère in fine que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général du projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express.

## Avis de la Commission d'enquête

Vu les lois et règlements relatifs à l'Environnement et à l'Urbanisme ;

Vu l'arrêté du 5 mai 2021 de Monsieur le Préfet de la région d'Ile-de-France prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par les sites Internet de l'enquête et de la préfecture de la région d'Ile-de-France, par des affiches devant les lieux d'enquête, ainsi qu'en 351 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec un Commissaire Enquêteur, ou en consignait ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet aux lieux d'enquête, ou sur le registre dématérialisé, ou par courriel, ou en les adressant par courrier au président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête, ou encore lors de la réunion publique du 22 juillet 2021 dans la salle ou par Internet ;

que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express ;

**la Commission d'enquête émet un avis favorable** sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Suresnes avec la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express **assorti de la recommandation suivante :**

Ne pas modifier l'article 7 des règles de la zone UE, parce qu'un recul d'un mètre créerait des boyaux qui poseraient des problèmes d'entretien et de sécurité.

Fait le 1er octobre 2021,

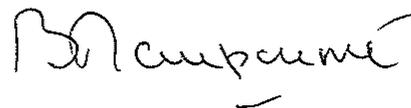
La Commission d'enquête



Jean-Paul BETI



Martine BAUCAIRE



Bertrand MAUPOUMÉ

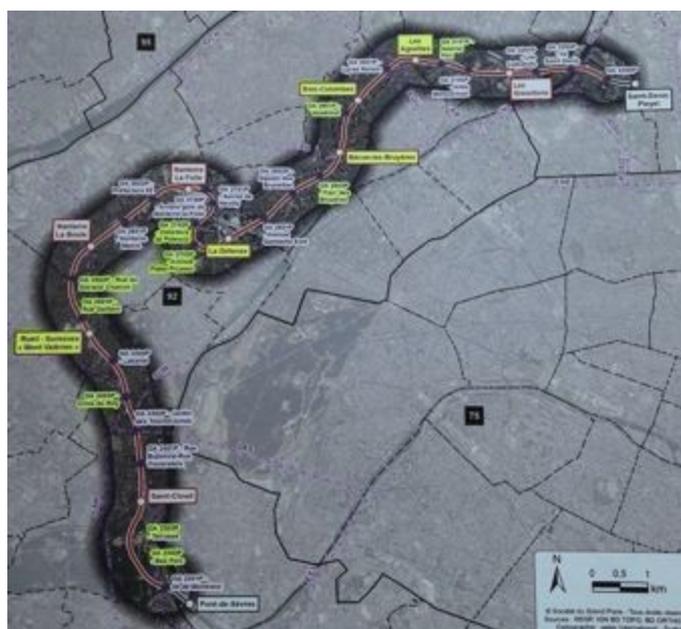
# Société du Grand Paris

## ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable  
à la déclaration d'utilité publique modificative  
de la ligne 15 Ouest  
" Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel "  
du réseau de transport public du Grand Paris  
emportant mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE RUEIL-MALMAISON

L'enquête a été effectuée du 28 juin au 29 juillet 2021.  
Les conclusions motivées et l'avis sont transmis le 1<sup>er</sup> octobre 2021.



## CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Ouest " Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel " du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

Les présentes conclusions motivées concernent la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Rueil-Malmaison, c'est-à-dire les nouvelles dispositions (adaptations réglementaires et graphiques) de ce document destinées à rendre réalisable le projet soumis à enquête.

Le projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express est compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan local d'urbanisme de Rueil-Malmaison.

Les modifications soumises à l'enquête concernent les articles 4 et 12 des règles applicables à la zone UD.

La modification de l'article 4 relatif aux locaux et emplacements de stockage des déchets et des encombrants dispense les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris d'avoir un local ou emplacement séparé pour chaque catégorie de déchets et un local pour les encombrants. Cette dispense est justifiée par la fonction des constructions et installations susvisées. Les dispositions relatives aux locaux et emplacements de stockage des déchets et des encombrants pour les gares et pour les commerces situés dans les gares seront arrêtées dans le cadre des études de pôle conduites en concertation avec les services techniques municipaux.

La modification de l'article 12 dispense les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que les locaux affectés aux commerces et aux activités au sein des gares, des règles concernant la surface des locaux des vélos et poussettes. Cette dispense est justifiée par la fonction des gares et par celle des constructions et installations susvisées. Les dispositions relatives aux locaux des vélos et poussettes seront arrêtées dans le cadre des études de pôle conduites en concertation avec les services techniques municipaux.

La Commission d'enquête considère in fine que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général du projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express.

## Avis de la Commission d'enquête

Vu les lois et règlements relatifs à l'Environnement et à l'Urbanisme ;

Vu l'arrêté du 5 mai 2021 de Monsieur le Préfet de la région d'Ile-de-France prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par les sites Internet de l'enquête et de la préfecture de la région d'Ile-de-France, par des affiches devant les lieux d'enquête, ainsi qu'en 351 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec un Commissaire Enquêteur, ou en consignnant ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet aux lieux d'enquête, ou sur le registre dématérialisé, ou par courriel, ou en les adressant par courrier au président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête, ou encore lors de la réunion publique du 22 juillet 2021 dans la salle ou par Internet ;

que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express ;

**la Commission d'enquête émet un avis favorable** sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Rueil-Malmaison avec la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express.

Fait le 1er octobre 2021,

La Commission d'enquête



Jean-Paul BETI



Martine BAUCAIRE



Bertrand MAUPOUMÉ

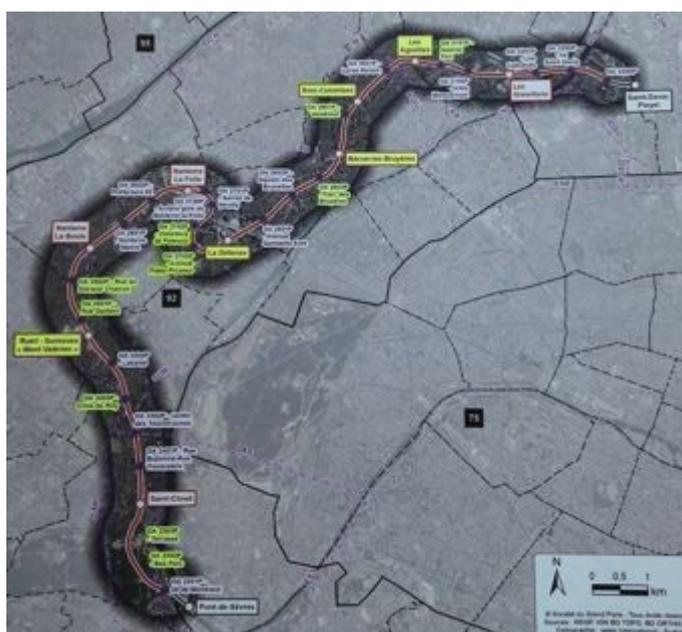
## Société du Grand Paris

# ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable  
à la déclaration d'utilité publique modificative  
de la ligne 15 Ouest  
" Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel "  
du réseau de transport public du Grand Paris  
emportant mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE NANTERRE

L'enquête a été effectuée du 28 juin au 29 juillet 2021.  
Les conclusions motivées et l'avis sont transmis le 1<sup>er</sup> octobre 2021.



## CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Ouest " Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel " du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

Les présentes conclusions motivées concernent la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Nanterre, c'est-à-dire les nouvelles dispositions (adaptations réglementaires et graphiques) de ce document destinées à rendre réalisable le projet soumis à enquête.

Le projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express est compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan local d'urbanisme de Nanterre. Il y a lieu toutefois de modifier le plan accompagnant l'OAP du "Secteur Boule-Grands Axes" pour le mettre en cohérence avec les adaptations du plan de zonage.

Les modifications soumises à l'enquête concernent :

- d'une part les articles 2 des règles des zones UB, UC, UD, UE, UG et UL, les articles 4 des règles des zones UB et UG, les articles 6 et 7 des zones UC et UE, et les articles 12 des règles des zones UB et UG,
- et d'autre part une réduction de l'espace vert protégé Charcot-Ombraies et l'abattage d'arbres protégés pour permettre la construction de la gare de Nanterre La Boule et des ouvrages annexes Nanterre Mairie et Avenue Pablo Picasso.

Aux articles 2 des règles des zones UB, UC, UD, UE, UG et UL, il est prévu que les installations classées pour la protection de l'environnement sont autorisées à la condition d'être nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris.

Cette modification est justifiée par le caractère temporaire de ces installations classées.

A l'article 2 des règles de la zone UB, il est proposé que les dispositions du paragraphe relatif aux limites des surfaces des commerces ne sont pas applicables à ceux situés au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

S'il est logique de ne pas trop restreindre les surfaces commerciales des gares, il serait cependant souhaitable de fixer des limites de substitution pour ne pas autoriser l'implantation dans les gares de centres commerciaux de grande taille.

Aux articles 4 des règles des zones UB et UG, il est prévu que les surfaces de locaux de stockage des conteneurs à déchets des commerces situés au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris seront déterminées en fonction des besoins.

Cette modification est justifiée, mais il serait souhaitable de préciser que les surfaces seront déterminées en concertation avec les services techniques municipaux.

Il est prévu que les règles imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement aux articles 12 des règles des zones UB et UG ne s'appliquent pas aux gares du réseau de transport public du Grand Paris, ni aux commerces situés au sein des gares.

Cette modification est justifiée par la fonction des gares. Les dispositions relatives aux aires de stationnement pour les gares et pour les commerces situés dans les gares seront arrêtées dans le cadre des études de pôle conduites en concertation avec les services techniques municipaux.

Aux articles 6 des règles des zones UC et UE, il est prévu que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent s'implanter à l'alignement des voies et emprises publiques ou respecter un recul minimum d'un mètre. Si l'implantation à l'alignement est déjà autorisée par les règles en vigueur, le recul d'un mètre paraît peu souhaitable, parce qu'un tel recul crée des recoins qui posent des problèmes de propreté et de sécurité.

Aux articles 7 des règles des zones UC et UE, il est prévu que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent s'implanter en limites séparatives ou respecter un recul minimum d'un mètre. Si l'implantation en limite séparative est déjà autorisée par les règles en vigueur, le recul d'un mètre paraît peu souhaitable, parce qu'un tel recul crée des boyaux qui posent des problèmes d'entretien et de sécurité.

La réduction de 430 m<sup>2</sup> de l'espace vert protégé Charcot-Ombraies et la suppression de certains arbres protégés sont temporaires.

Pour répondre aux nombreuses observations du public sur la protection de l'environnement et sur le devenir des emprises chantier, il serait souhaitable d'ajouter dans le complément au rapport de présentation que la Société du Grand Paris prendra en charge, à la fin des travaux, la reconstitution de l'espace vert protégé Charcot-Ombraies et le remplacement des arbres abattus par des arbres de haute tige de même nature.

La Commission d'enquête considère in fine que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général du projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express à condition de bien spécifier leur caractère temporaire ou limité comme explicité ci-avant.

## Avis de la Commission d'enquête

Vu les lois et règlements relatifs à l'Environnement et à l'Urbanisme ;

Vu l'arrêté du 5 mai 2021 de Monsieur le Préfet de la région d'Ile-de-France prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par les sites Internet de l'enquête et de la préfecture de la région d'Ile-de-France, par des affiches devant les lieux d'enquête, ainsi qu'en 351 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec un Commissaire Enquêteur, ou en consignait ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet aux lieux d'enquête, ou sur le registre dématérialisé, ou par courriel, ou en les adressant par courrier au président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête, ou encore lors de la réunion publique du 22 juillet 2021 dans la salle ou par Internet ;

que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express ;

**la Commission d'enquête émet un avis favorable** sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Nanterre avec la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express **assorti des recommandations suivantes :**

1. Ne pas modifier les articles 6 des règles des zones UC et UE, parce qu'un recul d'un mètre créerait des recoins qui poseraient des problèmes de propreté et de sécurité.
2. Ne pas modifier les articles 7 des règles des zones UC et UE, parce qu'un recul d'un mètre créerait des boyaux qui poseraient des problèmes d'entretien et de sécurité.
3. A l'article 2 des règles de la zone UB, fixer des limites aux surfaces des commerces situés au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris pour ne pas autoriser l'implantation dans les gares de centres commerciaux de grande taille
4. Préciser aux articles 4 des règles des zones UB et UG que les surfaces des locaux de stockage des conteneurs à déchets des commerces situés au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris seront arrêtées dans le cadre des études de pôle conduites en concertation avec les services techniques municipaux.

5. Ajouter dans le complément au rapport de présentation que la Société du Grand Paris prendra en charge, à la fin des travaux, la reconstitution de l'espace vert protégé Charcot-Ombraies et le remplacement des arbres abattus par des arbres de haute tige de même nature.

Fait le 1er octobre 2021,

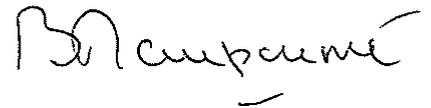
La Commission d'enquête



Jean-Paul BETI



Martine BAUCAIRE



Bertrand MAUPOUMÉ

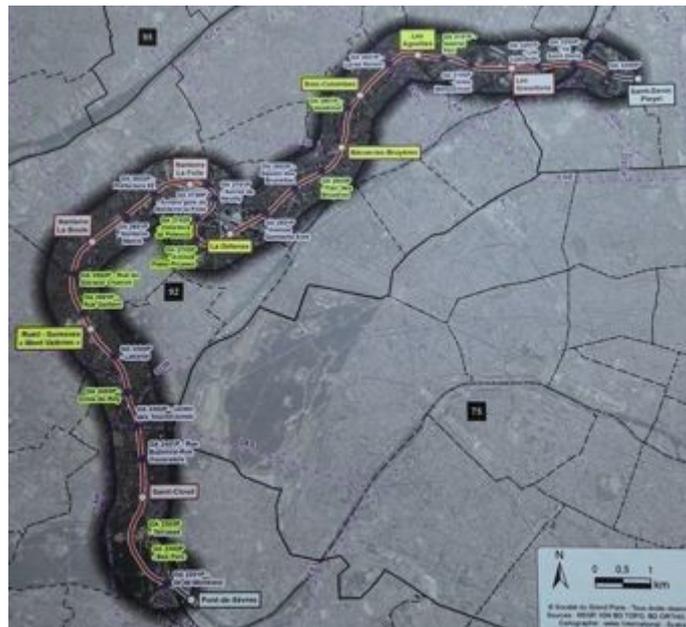
## Société du Grand Paris

# ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable  
à la déclaration d'utilité publique modificative  
de la ligne 15 Ouest  
" Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel "  
du réseau de transport public du Grand Paris  
emportant mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE COURBEVOIE

L'enquête a été effectuée du 28 juin au 29 juillet 2021.  
Les conclusions motivées et l'avis sont transmis le 1<sup>er</sup> octobre 2021.



## CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Ouest " Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel " du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

Les présentes conclusions motivées concernent la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Courbevoie, c'est-à-dire les nouvelles dispositions (adaptations réglementaires et graphiques) de ce document destinées à rendre réalisable le projet soumis à enquête.

Le projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express est compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan local d'urbanisme de Courbevoie.

Les modifications soumises à l'enquête concernent :

- d'une part les articles 4, 5 et 8.5 des dispositions communes du règlement, ainsi que les articles 1 des règles des zones UA et UP,
- et d'autre part une réduction de l'espace vert protégé du Parc des Bruyères et l'abattage d'un arbre remarquable du Square des Brunettes.

A l'article 4 des dispositions communes du règlement, il est prévu que les dispositions du paragraphe relatif aux clôtures ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Cette modification est justifiée par les impératifs de sécurité liés à l'exploitation des ouvrages. S'il est logique de ne pas soumettre les constructions et installations précitées aux règles prescrites, il serait cependant souhaitable de fixer des règles de substitution pour ne pas les dispenser de toute règle relative aux clôtures.

L'article 5 des dispositions communes du règlement énonce les quatre conditions à respecter en cas de modification d'un espace vert protégé. Les ouvrages à créer nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris sont dispensés de ces quatre conditions. Il est prévu d'étendre cette dispense aux emprises chantier et aux installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires à leur réalisation.

Cette extension est justifiée par le caractère temporaire de ces emprises et de ces installations.

L'article 8.5 des dispositions communes concerne la collecte des déchets. Il est prévu que les prescriptions de cet article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Il serait souhaitable de préciser que cette dispense est limitée aux constructions et installations qui ne génèrent pas la production de déchets, comme précisé dans le complément au rapport de présentation.

La modification des articles 1 des règles des zones UA et UP vise à autoriser sous conditions les installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris.

Cette modification est justifiée par le caractère temporaire de ces installations classées.

La réduction de 430 m<sup>2</sup> de l'espace vert protégé du Parc des Bruyères et la suppression d'un arbre remarquable du Square des Brunettes sont temporaires.

Pour répondre aux nombreuses observations du public sur la protection de l'environnement et sur le devenir des emprises chantier, il serait souhaitable de :

- décaler partiellement l'emprise sur le boulevard de la Paix de façon à n'abattre dans le parc qu'un seul arbre de haute tige,
- préciser dans le complément au rapport de présentation que la réalisation de l'ouvrage Parc des Bruyères entraînera le déplacement de l'aire de jeux des enfants et des toilettes, l'abattage d'une vingtaine de platanes de l'alignement Ouest du boulevard de la Paix, et la réduction à une voie de la circulation sur le boulevard de la Paix,
- ajouter dans le complément au rapport de présentation que la Société du Grand Paris prendra en charge, à la fin des travaux, la reconstitution de l'espace vert protégé du Parc des Bruyères, le remplacement des arbres abattus par des arbres de haute tige de même nature et la remise en état du boulevard de la Paix.

La Commission d'enquête considère in fine que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général du projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express à condition de bien spécifier leur caractère temporaire ou limité comme explicité ci-avant.

## Avis de la Commission d'enquête

Vu les lois et règlements relatifs à l'Environnement et à l'Urbanisme ;

Vu l'arrêté du 5 mai 2021 de Monsieur le Préfet de la région d'Ile-de-France prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par les sites Internet de l'enquête et de la préfecture de la région d'Ile-de-France, par des affiches devant les lieux d'enquête, ainsi qu'en 351 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec un Commissaire Enquêteur, ou en consignait ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet aux lieux d'enquête, ou sur le registre dématérialisé, ou par courriel, ou en les adressant par courrier au président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête, ou encore lors de la réunion publique du 22 juillet 2021 dans la salle ou par Internet ;

que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express ;

**la Commission d'enquête émet un avis favorable** sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Courbevoie avec la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express **assorti des recommandations suivantes :**

1. A l'article 4 des dispositions communes du règlement, pour ne pas dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris de toute règle relative aux clôtures, fixer des règles de substitution.
2. A l'article 5 des dispositions communes du règlement, préciser que les emprises chantier et les installations classées pour la protection de l'environnement dispensées des quatre conditions à respecter en cas de modification d'un espace vert protégé sont temporaires.
3. A l'article 8.5 des dispositions communes, préciser que la dispense des prescriptions de cet article est limitée aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris qui ne génèrent pas la production de déchets.
4. Décaler partiellement l'emprise sur le boulevard de la Paix de façon à n'abattre dans le parc qu'un seul arbre de haute tige.

5. Préciser dans le complément au rapport de présentation que la réalisation de l'ouvrage Parc des Bruyères entraînera le déplacement de l'aire de jeux des enfants et des toilettes, l'abattage d'une vingtaine de platanes de l'alignement Ouest du boulevard de la Paix, et la réduction à une voie de la circulation sur le boulevard de la Paix.
6. Ajouter dans le complément au rapport de présentation que la Société du Grand Paris prendra en charge, à la fin des travaux, la reconstitution de l'espace vert protégé du Parc des Bruyères, le remplacement des arbres abattus par des arbres de haute tige de même nature et la remise en état du boulevard de la Paix.

Fait le 1er octobre 2021,

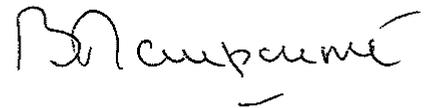
La Commission d'enquête



Jean-Paul BETI



Martine BAUCAIRE



Bertrand MAUPOUMÉ

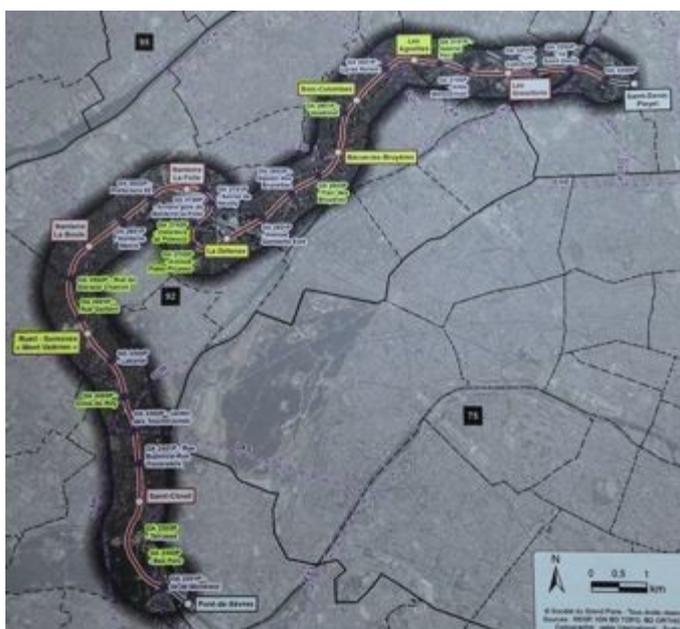
## Société du Grand Paris

# ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable  
à la déclaration d'utilité publique modificative  
de la ligne 15 Ouest  
" Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel "  
du réseau de transport public du Grand Paris  
emportant mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE BOIS-COLOMBES

L'enquête a été effectuée du 28 juin au 29 juillet 2021.  
Les conclusions motivées et l'avis sont transmis le 1<sup>er</sup> octobre 2021.



## CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Ouest " Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel " du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

Les présentes conclusions motivées concernent la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Bois-Colombes, c'est-à-dire les nouvelles dispositions (adaptations réglementaires et graphiques) de ce document destinées à rendre réalisable le projet soumis à enquête.

Le projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express est compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de Bois-Colombes. Aucune Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) n'est prévue au Plan local d'urbanisme de Bois-Colombes.

Les modifications soumises à l'enquête concernent les articles 1 et 2 des règles des zones Ub, Uc, Ue et Upb, l'article 6 des règles de la zone Uc, l'article 11 des règles de la zone Ub et les articles 12 des règles des zones Uc et Ue.

Aux articles 1 des règles des zones Ub, Uc, Ue et Upb, il est prévu que les dépôts et décharges de toute nature et les entreprises de cassage de véhicules et de transformation de matériaux de récupération sont interdits, à l'exception des dépôts nécessaires à la réalisation du réseau de transport du Grand Paris.

Cette modification est justifiée, mais il conviendrait de préciser qu'il s'agit de dépôts temporaires, comme cela est mentionné dans le rapport de présentation.

Aux articles 2 des règles des zones Ub, Uc, Ue et Upb, il est prévu que les installations classées pour la protection de l'environnement sont autorisées à la condition d'être nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris.

Cette modification est justifiée, mais il conviendrait de préciser qu'il s'agit d'installations temporaires, comme cela est mentionné dans le rapport de présentation.

A l'article 6 des règles de la zone Uc, il est proposé que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris peuvent s'implanter à l'alignement des voies et emprises publiques ou respecter un recul minimum d'un mètre.

Dans son mémoire en réponse, la Société du Grand Paris a marqué son accord pour ne pas modifier cet article.

A l'article 11 des règles de la zone Ub, il est proposé que les hauteurs maximums des clôtures à respecter en bordures de voies publiques et en limites séparatives, ainsi que les prescriptions en matière de matériaux à utiliser, ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Cette modification est justifiée par les impératifs de sécurité liés à l'exploitation des ouvrages. S'il est logique de ne pas soumettre les constructions et installations précitées aux règles prescrites, il conviendrait cependant de fixer des règles de substitution pour ne pas les dispenser de toute règle relative aux clôtures et aux matériaux à utiliser.

Aux articles 12 des règles des zones Uc et Ue, il est prévu que l'ensemble des dispositions concernant le stationnement ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.

Cette modification est justifiée par la fonction des gares et par celles des autres constructions et installations. Les dispositions relatives aux aires de stationnement pour les gares et pour les commerces situés dans les gares seront arrêtées dans le cadre des études de pôle conduites en concertation avec les services techniques municipaux.

La Commission d'enquête considère in fine que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général du projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express à condition de bien spécifier leur caractère temporaire ou limité comme explicité ci-avant.

## **Avis de la Commission d'enquête**

Vu les lois et règlements relatifs à l'Environnement et à l'Urbanisme ;

Vu l'arrêté du 5 mai 2021 de Monsieur le Préfet de la région d'Ile-de-France prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par les sites Internet de l'enquête et de la préfecture de la région d'Ile-de-France, par des affiches devant les lieux d'enquête, ainsi qu'en 351 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec un Commissaire Enquêteur, ou en consignait ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet aux lieux d'enquête, ou sur le registre dématérialisé, ou par courriel, ou en les adressant par

courrier au président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête, ou encore lors de la réunion publique du 22 juillet 2021 dans la salle ou par Internet ;

que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express ;

**la Commission d'enquête émet un avis favorable** sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la commune de Bois-Colombes avec la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express **assorti des recommandations suivantes :**

1. Aux articles 1 des règles des zones Ub, Uc, Ue et Upb, préciser que les dépôts de toute nature qui seront autorisés pour la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris seront temporaires.
2. Aux articles 2 des règles des zones Ub, Uc, Ue et Upb, préciser que les installations classées pour la protection de l'environnement qui seront autorisées pour la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris seront temporaires.
3. A l'article 11 des règles de la zone Ub, pour ne pas dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris de toute règle relative aux clôtures et aux matériaux à utiliser, fixer des règles de substitution.
4. Aux articles 12 des règles des zones Uc et Ue, préciser que les places de stationnement supprimées seront reconstituées en accord avec la Ville.

Fait le 1er octobre 2021,

La Commission d'enquête



Jean-Paul BÉTI



Martine BAUCAIRE



Bertrand MAUPOUMÉ

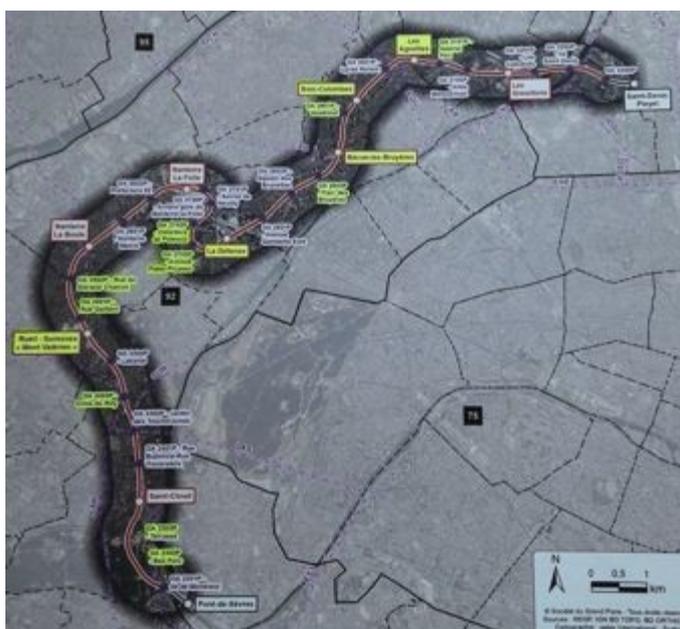
## Société du Grand Paris

# ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable  
à la déclaration d'utilité publique modificative  
de la ligne 15 Ouest  
" Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel "  
du réseau de transport public du Grand Paris  
emportant mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE GENNEVILLIERS

L'enquête a été effectuée du 28 juin au 29 juillet 2021.  
Les conclusions motivées et l'avis sont transmis le 1<sup>er</sup> octobre 2021.



## CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Ouest " Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel " du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

Les présentes conclusions motivées concernent la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Gennevilliers, c'est-à-dire les nouvelles dispositions (adaptations réglementaires et graphiques) de ce document destinées à rendre réalisable le projet soumis à enquête.

Le projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express est compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et avec l'Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique (OAP thématique) du Plan local d'urbanisme de Gennevilliers.

Les modifications soumises à l'enquête concernent :

- d'une part les articles 1 des règles des zones UA, UAA et UC, les articles 12 des règles des zones UA, UAA, UC et UE, et l'article 1 des règles de la zone N,
- et d'autre part, pour permettre la réalisation de l'ouvrage annexe Avenue Gabriel Péri, une réduction de l'emplacement réservé pour opération de voirie n°107 emportant déclassement de 170 m<sup>2</sup> sur les 1 659 m<sup>2</sup>, ainsi que la suppression de l'emplacement réservé pour espace vert et espaces publics n°42, Espace Péri - Association, d'une surface de 930 m<sup>2</sup>.

Aux articles 1 des règles des zones UA, UAA et UC, il est prévu que les dépôts nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris ne sont pas interdits.

Cette modification est justifiée, mais il conviendrait de préciser qu'il s'agit de dépôts temporaires.

Aux articles 12 des règles des zones UA, UAA et UE, il est proposé de préciser que l'estimation du nombre de places de stationnement en fonction des besoins s'applique aussi aux commerces situés au sein des gares. Il est ensuite prévu un alinéa 9 qui dispense des dispositions des articles UA 12, UAA12, UC12 et UE12 les constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris, y compris les commerces situés au sein des gares, sauf si des dispositions spécifiques à ce réseau en disposent expressément autrement.

Ces modifications sont justifiées par la fonction des gares et celles des autres constructions et installations. Les dispositions relatives aux aires de stationnement des véhicules motorisés et des vélos pour les gares et pour les commerces situés dans les gares seront arrêtées dans le cadre des études de pôle conduites en concertation avec les services techniques municipaux.

A l'article 1 des règles de la zone N, il est prévu que les installations classées sont interdites, sauf celles nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.

Cette modification est justifiée, mais il conviendrait de préciser qu'il s'agit d'installations temporaires, comme cela est mentionné dans le rapport de présentation.

La réduction de 170 m<sup>2</sup> de l'emplacement réservé pour opération de voirie et la suppression de l'emplacement réservé pour espace vert et espaces publics de 930 m<sup>2</sup> sont justifiées pour permettre la réalisation de l'ouvrage annexe Avenue Gabriel Péri, mais il conviendrait que :

- la Société du Grand Paris prenne compte le projet d'aménagement du carrefour formé par la rue du 8 mai 1945 et l'avenue Gabriel Péri dans la réalisation de l'ouvrage annexe Avenue Gabriel Péri,
- pour la suppression de l'emplacement réservé pour espace vert et espaces publics dit Espace Péri - Association, la Société du Grand Paris s'engage à procéder à un aménagement qualitatif du terrain après réalisation des travaux.

La Commission d'enquête considère in fine que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général du projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express à condition de bien spécifier leur caractère temporaire ou limité comme explicité ci-avant.

## **Avis de la Commission d'enquête**

Vu les lois et règlements relatifs à l'Environnement et à l'Urbanisme ;

Vu l'arrêté du 5 mai 2021 de Monsieur le Préfet de la région d'Ile-de-France prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par les sites Internet de l'enquête et de la préfecture de la région d'Ile-de-France, par des affiches devant les lieux d'enquête, ainsi qu'en 351 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec un Commissaire Enquêteur, ou en consignait ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet aux lieux d'enquête, ou sur le registre dématérialisé, ou par courriel, ou en les adressant par courrier au président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête, ou encore lors de la réunion publique du 22 juillet 2021 dans la salle ou par Internet ;

que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express ;

**la Commission d'enquête émet un avis favorable** sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la commune de Gennevilliers avec la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express **assorti des recommandations suivantes :**

1. Préciser aux articles 1 des règles des zones UA, UAA et UC que les dépôts autorisés pour la réalisation des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris seront temporaires.
2. Préciser à l'articles 1 des règles de la zone N que les dépôts autorisés pour la réalisation des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris seront temporaires.
3. Indiquer dans le rapport de présentation que la Société du Grand Paris prendra en compte le projet d'aménagement du carrefour formé par la rue du 8 mai 1945 et l'avenue Gabriel Péri dans la réalisation de l'ouvrage annexe Avenue Gabriel Péri,
4. Pour l'espace vert et les espaces publics dits Espace Péri - Association (emplacement réservé supprimé), indiquer dans le rapport de présentation que la Société du Grand Paris s'engage à procéder à un aménagement qualitatif du terrain, comportant notamment des plantations, après réalisation de l'ouvrage annexe Avenue Gabriel Péri.

Fait le 1er octobre 2021,

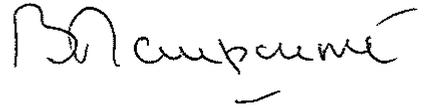
La Commission d'enquête



Jean-Paul BETI



Martine BAUCAIRE



Bertrand MAUPOUMÉ

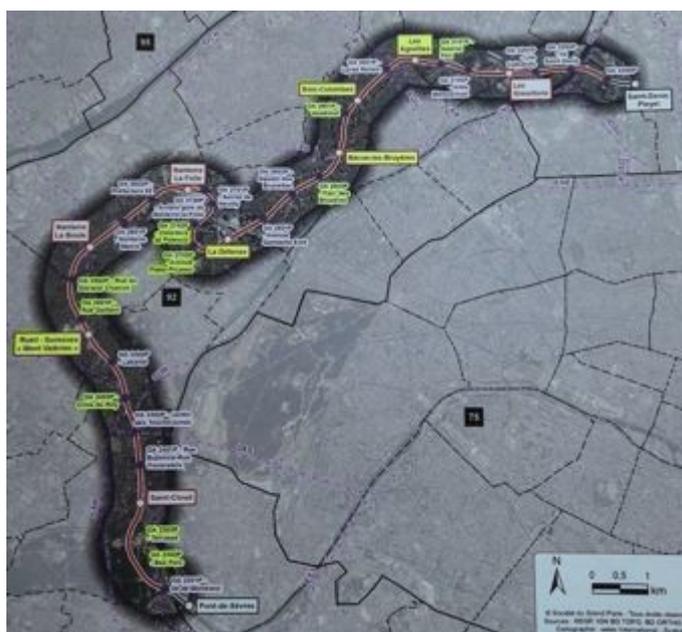
## Société du Grand Paris

# ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable  
à la déclaration d'utilité publique modificative  
de la ligne 15 Ouest  
" Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel "  
du réseau de transport public du Grand Paris  
emportant mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE PLAINE COMMUNE

L'enquête a été effectuée du 28 juin au 29 juillet 2021.  
Les conclusions motivées et l'avis sont transmis le 1<sup>er</sup> octobre 2021.



## CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Ouest " Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel " du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

Les présentes conclusions motivées concernent la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme Intercommunal de Plaine Commune, c'est-à-dire les nouvelles dispositions (adaptations réglementaires et graphiques) de ce document destinées à rendre réalisable le projet soumis à enquête sur les communes de L'Ile-Saint-Denis et de Saint-Ouen-sur-Seine.

Le projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express est compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan local d'urbanisme Intercommunal de Plaine Commune.

Les modifications soumises à l'enquête concernent les articles 3.1.3, 3.1.4 et 3.2.3 de la partie 1 du règlement relative aux définitions et dispositions générales applicables dans toutes les zones, ainsi que l'article 1 des règles de la zone UM (pour la section du projet située à L'Ile-Saint-Denis) et l'article 2.1.2.3 des règles de la zone UP 22 - Secteur du Village olympique et paralympique 2024 à Saint-Ouen-sur-Seine (pour la section du projet située à Saint-Ouen-sur Seine).

L'article 3.1.3 précité concerne les principes d'aménagement des espaces de pleine terre. Il est proposé que ces principes ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris.

Cette dispense est justifiée par l'environnement urbain très dense. Il est cependant prévu que ces constructions et installations feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif assurant leur bonne intégration dans l'environnement. Il serait souhaitable que ce traitement soit défini en concertation avec Plaine Commune.

L'article 3.1.4 précité concerne notamment les principes d'aménagement spécifiques aux aires de stationnement. Il est proposé que ces principes ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris.

Cette dispense est justifiée par l'environnement urbain très dense. Il est cependant prévu que ces constructions et installations feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif assurant leur bonne intégration dans l'environnement. Il serait souhaitable que ce traitement soit défini en concertation avec Plaine Commune.

Pour l'article 3.2.3 précité, il est proposé que la compensation des arbres de grand développement abattus puisse se faire sur l'ensemble du territoire de Plaine Commune.

Conformément à la demande de Plaine Commune, il serait souhaitable que la compensation des arbres de grand développement abattus soit réalisée sur le territoire de la commune concernée.

A l'article 1 des règles de la zone UM, il est prévu que les dépôts de toute nature nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris sont autorisés.

Cette modification est justifiée, mais il serait souhaitable de préciser qu'il s'agit de dépôts temporaires, comme cela est mentionné dans le rapport de présentation.

A l'article 2.1.2.3, des règles de la zone UP 22, il est prévu que les dispositions relatives aux clôtures ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Cette modification est justifiée par les impératifs de sécurité liés à l'exploitation des ouvrages. Cependant, pour ne pas dispenser ces constructions et installations de toute règle relative aux clôtures, il serait souhaitable de fixer des règles de substitution.

La Commission d'enquête considère in fine que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme intercommunal présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général du projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express à condition de bien spécifier leur caractère temporaire ou limité comme explicité ci-avant.

## **Avis de la Commission d'enquête**

Vu les lois et règlements relatifs à l'Environnement et à l'Urbanisme ;

Vu l'arrêté du 5 mai 2021 de Monsieur le Préfet de la région d'Ile-de-France prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par les sites Internet de l'enquête et de la préfecture de la région d'Ile-de-France, par des affiches devant les lieux d'enquête, ainsi qu'en 351 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec un Commissaire Enquêteur, ou en consignait ses observations et propositions sur les registres ouverts à cet effet aux lieux d'enquête, ou sur le registre dématérialisé, ou par courriel, ou en les adressant par courrier au président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête, ou encore lors de la réunion publique du 22 juillet 2021 dans la salle ou par Internet ;

que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme intercommunal présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express ;

**la Commission d'enquête émet un avis favorable** sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune avec la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express **assorti des recommandations suivantes :**

1. Aux articles 3.1.3 et 3.1.4 de la partie 1 du règlement, préciser que les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager de qualité assurant leur bonne intégration dans leur environnement en concertation avec Plaine Commune.
2. A l'article 3.2.3 de la partie 1 du règlement, indiquer que la compensation des arbres de grand développement abattus sera réalisée sur le territoire de la commune concernée.
3. A l'article 1 des règles de la zone UM, préciser que les dépôts de toute nature qui seront autorisés pour la réalisation des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris seront temporaires.
4. A l'article 2.1.2.3 des règles la zone UP 22, pour ne pas dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris de toute règle relative aux clôtures, fixer des règles de substitution.

Fait le 1er octobre 2021,

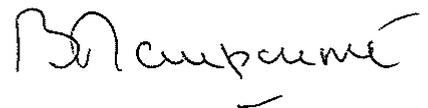
La Commission d'enquête



Jean-Paul BETI



Martine BAUCAIRE



Bertrand MAUPOUMÉ