



**PREFECTURE
DE PARIS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
N°75-2024-445

PUBLIÉ LE 22 JUILLET 2024

Sommaire

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France / pôle planification urbaine et aménagement durable

75-2024-07-22-00012 - Arrêté portant déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris pour le projet de désaturation de la gare RER B Cité universitaire, à Paris (14e arrondissement) (64 pages)

Page 3

Direction régionale et interdépartementale de
l'environnement, de l'aménagement et des
transports d'Île-de-France

75-2024-07-22-00012

Arrêté portant déclaration de projet emportant
la mise en compatibilité du plan local
d'urbanisme de Paris pour le projet de
désaturation de la gare RER B Cité universitaire, à
Paris (14e arrondissement)

**ARRÊTÉ n°
portant déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme
de Paris pour le projet de désaturation de la gare RER B Cité universitaire, à Paris (14^e
arrondissement)**

LE PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE,
PRÉFET DE PARIS,
COMMANDEUR DE LA LÉGION d'HONNEUR,
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 153-54 à L. 153-59, L. 300-6, R. 104-14, R. 153-15 à R. 153-17, R. 153-20 et R. 153-21 ;

VU le code de l'environnement et notamment les articles L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants ;

VU le décret du 22 juillet 2020 portant nomination de Monsieur Marc GUILLAUME en qualité de préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris ;

VU le plan local d'urbanisme de Paris approuvé les 12 et 13 juin 2006 et ses mises à jour, modifications, révisions simplifiées et mises en compatibilité intervenues depuis cette date ;

VU la décision, après examen au cas par cas, n° DKIF-2023-20 du 1^{er} juin 2023 de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) dispensant de la réalisation d'une évaluation environnementale la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris dans le cadre de la déclaration de projet de désaturation de la gare Cité universitaire (RER B) située dans le 14^e arrondissement ;

VU le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées, du 27 juin 2023 ;

VU l'arrêté préfectoral n° 75-2023-10-23-00004 du 23 octobre 2023 du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration de projet de désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B dans le 14^e arrondissement de Paris nécessitant une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Paris ;

VU l'enquête publique qui s'est tenue entre le 20 novembre et le 19 décembre 2023 ;

VU le rapport, les conclusions motivées et l'avis favorable avec réserves rendus par la commission d'enquête le 29 janvier 2024 ;

VU le courrier de saisine de la RATP du 13 février 2024 sollicitant l'approbation du conseil de Paris sur le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris ;

VU le courrier de réponse de la Ville de Paris du 11 mars 2024 indiquant l'impossibilité pour le conseil de Paris de se prononcer sur le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris dans les délais de deux mois faute de séance du Conseil de Paris, tout en émettant un avis favorable à la réalisation de ce projet ;

CONSIDÉRANT que le projet de désaturation de la gare Cité universitaire (RER B) a pour objectif d'améliorer la fluidité des entrées et sorties de la gare en réimplantant et reconfigurant les lignes de contrôle dans les couloirs d'accès, en réorganisant les accès aux quais, d'améliorer le confort des voyages avec la création d'un escalier mécanique et d'assurer son accessibilité par la mise en place de dispositifs facilitant les déplacements ;

CONSIDÉRANT qu'ainsi le projet répond à l'objectif du schéma directeur du RER B Sud d'améliorer la régularité de la ligne B du RER et la qualité de service ;

CONSIDÉRANT que le projet a été choisi parmi six autres dans l'objectif de réduire au minimum les impacts sur son environnement et notamment sur le parc et ses arbres ;

CONSIDÉRANT que le projet paysager, avec ses replantations d'arbres, fait l'objet d'une compensation à volume foliaire à maturité supérieure à celui de l'état existant ;

CONSIDÉRANT que le projet répond aux enjeux de transition écologique et énergétique en favorisant et en améliorant le réseau de transport en commun actuel ;

CONSIDÉRANT que la RATP s'est engagée à prendre en compte les réserves et les recommandations émises lors de l'enquête publique ;

CONSIDÉRANT que pour toutes ces raisons, ce projet de désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B présente un caractère d'intérêt général ;

CONSIDÉRANT qu'en application des dispositions en vigueur du règlement du plan local d'urbanisme de Paris et notamment son article UV 13.3, le site de la gare Cité Universitaire du RER B se situe dans un espace boisé classé (EBC), qui interdit tout changement d'affectation et prévoit que les EBC sont des espaces à conserver, à protéger ou à créer ;

CONSIDÉRANT qu'en conséquence, pour permettre la réalisation du projet de désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B il est nécessaire de modifier le périmètre de l'EBC dans l'atlas général du règlement du PLU ;

CONSIDÉRANT que la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris ne porte pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables ;

SUR PROPOSITION du préfet directeur de cabinet du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,

ARRÊTE

ARTICLE 1 – La déclaration de projet pour la désaturation de la gare Cité universitaire du RER B, située à Paris dans le 14^e arrondissement est d'intérêt général.

ARTICLE 2 – La présente déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de Paris, conformément aux plans et documents qui lui sont annexés (1).

ARTICLE 3 – Le présent arrêté est notifié à la maire de Paris et la RATP.

ARTICLE 4 – Il sera affiché pendant un mois en mairie du 14^e arrondissement. L'accomplissement de cette formalité d'affichage est justifié par un certificat du maire. La mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.

ARTICLE 5 – Le présent arrêté est également publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, accessible sur le site internet : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Documents-publications>.

Chacune de ces formalités de publicité mentionne le lieu où le dossier peut être consulté.

ARTICLE 6 – Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Paris dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement des formalités de mentionnées aux articles 4 et 5 du présent arrêté.

ARTICLE 7 – Le préfet directeur de cabinet du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris et la maire de Paris sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 22 juillet 2024

Le Préfet de la Région d'Île-de France,
Préfet de Paris

signé

Marc GUILLAUME

(1) Le dossier de mise en compatibilité comprenant les plans et les documents mentionnés dans le présent arrêté peuvent être consultés à la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris, UDEAT 75, 5 rue Leblanc, 75015 Paris.

Annexes au présent arrêté préfectoral :

- Rapport de présentation de la mise en compatibilité du PLU de Paris ;
- Description des motifs d'intérêt général de la mise en compatibilité du PLU de Paris ;
- Planches graphiques projetées du PLU de Paris.



DESATURATION DE LA GARE DE CITE UNIVERSITAIRE



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PIECE A : PRESENTATION DU PROJET ET INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

NOVEMBRE 2023



Dossier réalisé par  setec

SOMMAIRE

I. Présentation du projet	3
I.1. Le contexte	3
I.2. La situation existante	3
I.3. Le projet	4
I.4. Le planning previsionnel	5
II. Objet et conditions de l'enquête publique	6
II.1. Objet de l'enquête publique	6
II.2. Objectifs et caractéristiques principales du projet	6
II.3. Mention des textes réglementaires régissant l'enquête publique	16
II.4. Composition du dossier d'enquête publique	16
III. Insertion de l'enquête publique au sein de la procédure de mise en comptabilité du PLU	17
III.1. . Avant l'enquête publique	17
III.2. Le déroulement de l'enquête publique	17
III.3. Après l'enquête publique	18
IV.1. Autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet	19
V. Synthèse des échanges avec le public	20

V.1. Objet de la concertation	20
V.2. Périmètre de la concertation	20
V.3. Préparation de la concertation	20
V.4. Synthèse de la concertation	20

Liste des figures

Figure 1 : Plan de situation du projet, source : IGN/RATP	A7
Figure 2 : Configuration de la gare, source : RATP	A8
Figure 3 : Schéma de principe du projet, source : RATP	A9
Figure 4 : Espaces voyageurs et circulations d'accès aux quais après travaux, source : RATP	A10
Figure 5 : Plan de travaux du projet, source : RATP	A11
Figure 6 : Impact visuel du projet, source : RATP	A12
Figure 7 : Comparaison avant-après, source : RATP	A13
Figure 8 : Impact du projet et des travaux sur le parc Montsouris, source : Graphyte	A15
Figure 9 : Répartition des questions et avis par thèmes	A20

I. PRESENTATION DU PROJET

I.1. LE CONTEXTE

Le projet de désaturation et de mécanisation de la gare de Cité Universitaire s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur du RER B Sud qui a pour objectif l'amélioration de la régularité de la ligne et de la qualité de service au profit des voyageurs.

Le RER B est aujourd'hui la deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe.

Le projet s'inscrit ainsi dans une démarche de modernisation du RER B et vise à améliorer le quotidien des voyageurs.

Le diagnostic réalisé pour la gare de Cité Universitaire a mis en évidence un besoin de désaturation de la zone des quais et d'amélioration de son accessibilité.

Afin de répondre à ces différents enjeux, le scénario plébiscité consiste à reconfigurer les circulations actuelles au niveau des quais afin de fluidifier les flux voyageurs, à créer un escalier mécanique à la montée sur le quai direction Paris, et à mettre à niveau tous les espaces de la gare en matière d'accessibilité aux personnes présentant des handicaps sensoriels et cognitifs.

La gare étant déjà accessible aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) sur les deux quais, seule la mécanisation en sortie du quai 2 direction Paris a été intégrée dans le projet.

I.2. LA SITUATION EXISTANTE

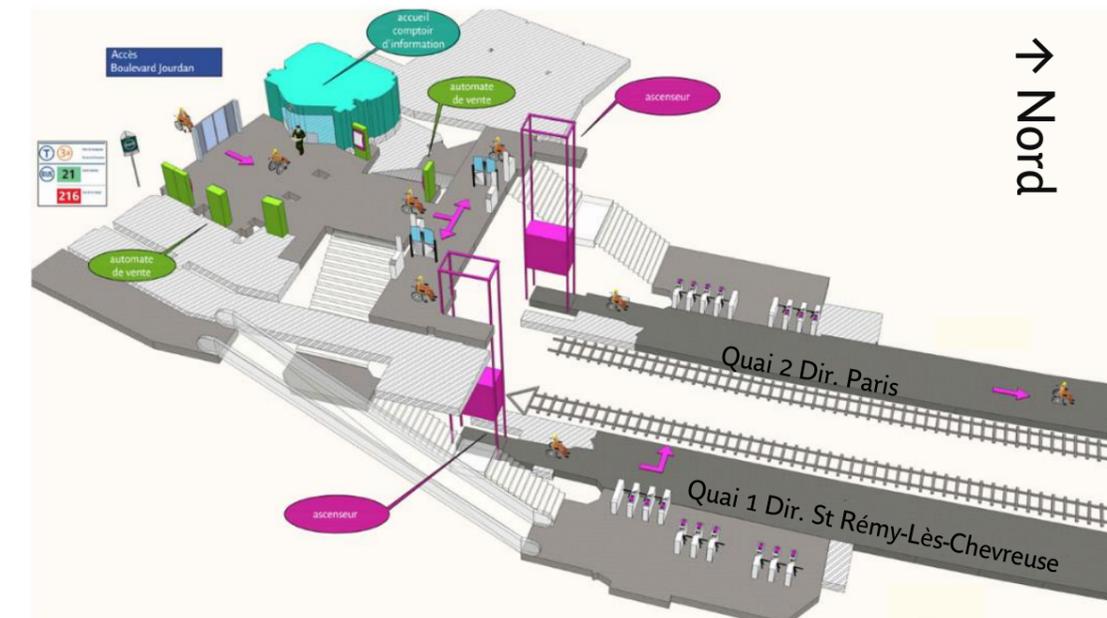
La gare de Cité Universitaire, située sur le tronçon central de la ligne RER B, se compose d'un bâtiment voyageurs accessible depuis le boulevard Jourdan qui constitue l'accès unique de la gare et de ses deux quais en contrebas.

Les quais et les voies traversent le Parc Montsouris, espace vert de la ville de Paris d'une superficie de plus de 15 hectares, avec une partie en remblai et une partie en tranchée à ciel ouvert au Sud du parc, avant de passer en aérien dans la partie Nord.

Au Sud, un pont et une passerelle au-dessus des voies permettent aux piétons de passer d'une partie du parc à l'autre.



Le schéma ci-dessous présente la configuration actuelle de la gare.



Des phénomènes de saturation sont observés sur chacun des deux quais principalement au droit des lignes de contrôle.

Cette saturation est notamment due au flux voyageur aux heures de pointe (avec une augmentation notable depuis 2006 avec la mise en service du tramway T3 qui est en correspondance avec la gare). En effet, chaque quai n'est desservi que par un accès unique, situé en extrémité sud, concentrant l'ensemble des flux entrants et sortants sur une même zone. La congestion identifiée est due en grande partie aux croisements des flux montants et descendants.

I.3. LE PROJET

Depuis 2013, des études préliminaires et avant-projet ont été menées autour de plusieurs solutions techniques engendrant une variation des impacts en phases travaux et exploitation.

Ces nombreuses études s'expliquent par les contraintes très spécifiques de la gare de Cité Universitaire :

- implantée dans le Parc Montsouris,
- située face à la Cité Universitaire où sont inscrits, au titre des monuments historiques, plusieurs bâtiments en co-visibilité avec la gare : la fondation Deutsch de la Meurthe et la fondation des Etats Unis.

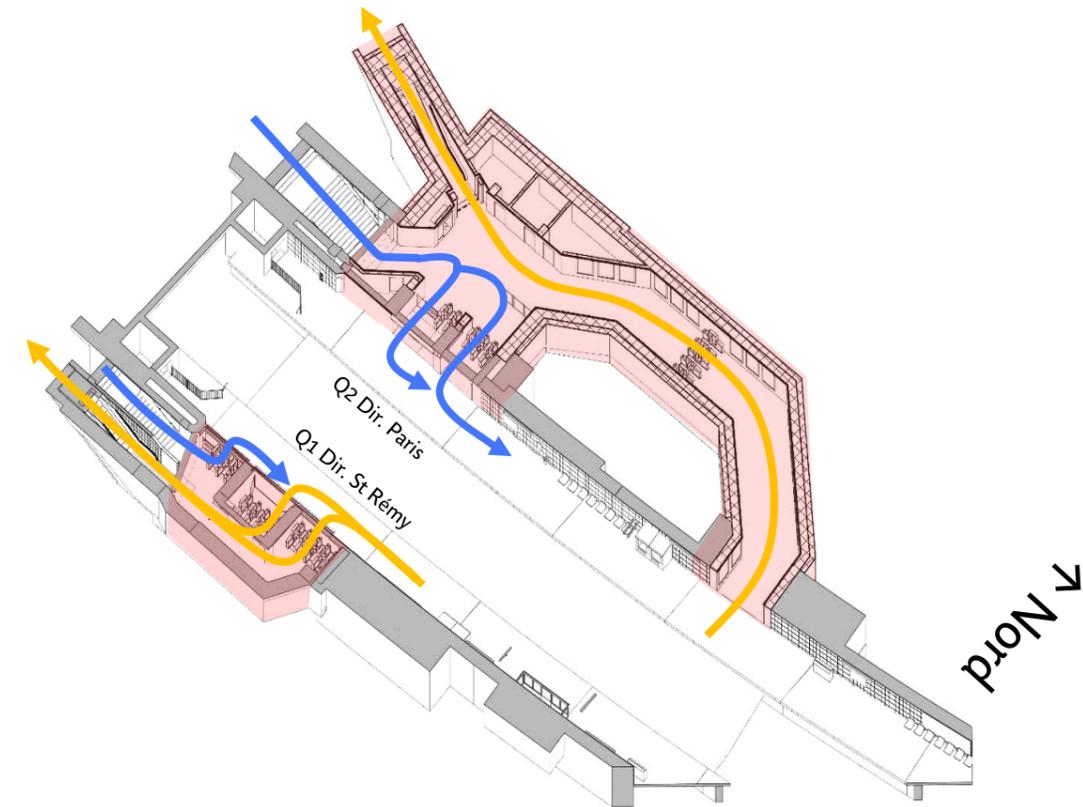
La RATP et les Services Instructeurs ont ainsi étudié 6 versions de projets dont 3 portés jusqu'en études d'avant-projet pour réduire au minimum nécessaire les impacts sur son environnement, et notamment sur le parc et ses arbres.

Ces nombreuses études, détaillées en pièce B, ont ainsi permis de réduire la surface des travaux, le nombre d'arbres impactés et de sauvegarder les arbres jugés remarquables (marronniers et cèdre de plus de 70 ans).

Le projet retenu à la suite de ces études consiste donc à :

- Reconfigurer et redimensionner l'accès au quai direction Paris en dissociant les flux entrants et sortants (réaménagement de la salle d'échange et de la ligne de contrôle, renouvellement des appareils de la ligne de contrôle et création d'un couloir pour les flux sortants),
- Créer un escalier mécanique à la montée en sortie du quai 2 direction Paris,
- Renouveler les appareils de la ligne de contrôle et ajouter un appareil supplémentaire pour le quai 1 direction St Rémy-Lès-Chevreuse.

A terme, la gare verra ces espaces évoluer de la manière suivante :



Côté quai 2 direction Paris, la création d'un dégagement en milieu de quai permet de séparer les flux et d'éviter le croisement entre les flux entrants et sortants. Ainsi l'espace de transition entre la ligne de contrôle et le quai, principale zone de tension, est nettement désaturé et fluidifié. Les deux sens de circulation sont uniformisés, ce qui permet de réduire les conflits de flux.

Les lignes de contrôle peuvent être redimensionnées.

Le nombre d'appareils de validation dédiés à la sortie est ainsi augmenté de 3 à 5, ce qui augmente la fluidité pour les sortants.

De la même façon, dans le sens des entrées, la densité en amont de la ligne de contrôle est réduite par rapport à la situation de référence du fait de l'augmentation du nombre d'appareils de validation, passant de 4 à 7, qui permet d'absorber les pics et de faire face à la possible indisponibilité de matériel.

Côté quai 1 (direction St Rémy-Lès-Chevreuse), l'ajout d'un 7^{ème} appareil en sortie et la suppression d'une partie du mobilier de quai en piédroit, générant des obstacles en situation existante, permettent d'accélérer légèrement le vidage du quai juste après l'arrivée d'un train et donc de réduire la densité de la zone de transition entre le quai et la ligne de contrôle.

La projet prévoit l'ensemble de ces interventions sans fermeture d'exploitation de la gare et sans impact sur l'offre de transport.

Toujours dans une recherche de minimisation de ses impacts dans le Parc Montsouris, la RATP s'est adjoint les services d'une agence paysagiste et d'un cabinet portant une mission d'économie circulaire afin de revaloriser les espaces touchés par le projet et de réduire son impact environnemental.

Le projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire nécessite l'abattage de 9 arbres et de quelques massifs d'arbustes et fleurs dans cette zone afin de pouvoir réaliser la création des nouveaux ouvrages. La géométrie de ses derniers s'inscrit dans la réflexion d'éviter et de minimiser au maximum les impacts.

Un dossier de valorisation a été mené en concertation avec les Services de l'Etat pour accompagner les travaux de mesures de préservation et de protection de la faune et la flore et proposer au terme des interventions sur site une replantation des espaces en harmonie avec l'esprit du parc et de son plan de gestion.

Le projet paysager, avec la replantation de 14 arbres dans l'emprise, fait l'objet d'une compensation à volume foliaire à maturité supérieur à celui de l'état existant.

La société EVINERUDE (Etudes et Gestion en environnement) a conclu dans son étude de la fonctionnalité écologique du projet jointe en annexe qu'« A long terme, les travaux n'entraîneront pas d'impact sur le parc et ses fonctionnalités écologiques. En effet, elles seront même améliorées avec plus d'arbres, de tailles variées, qu'avant le projet mais également des habitats plus variés avec une strate vivace, arbustive et arborée en connexion les unes avec les autres, créant des habitats de reproduction, d'alimentation et de repos pour tout groupe de faune.

Ainsi, le projet aura un impact positif sur la faune, la flore et les fonctionnalités écologiques du secteur de la gare Cité Universitaire et du Parc Montsouris. »



Cette vue permet d'appréhender qu'aux termes du projet, seule l'émergence de l'escalier mécanique côté quai 1, donnant sur le boulevard Jourdan, sera visible.

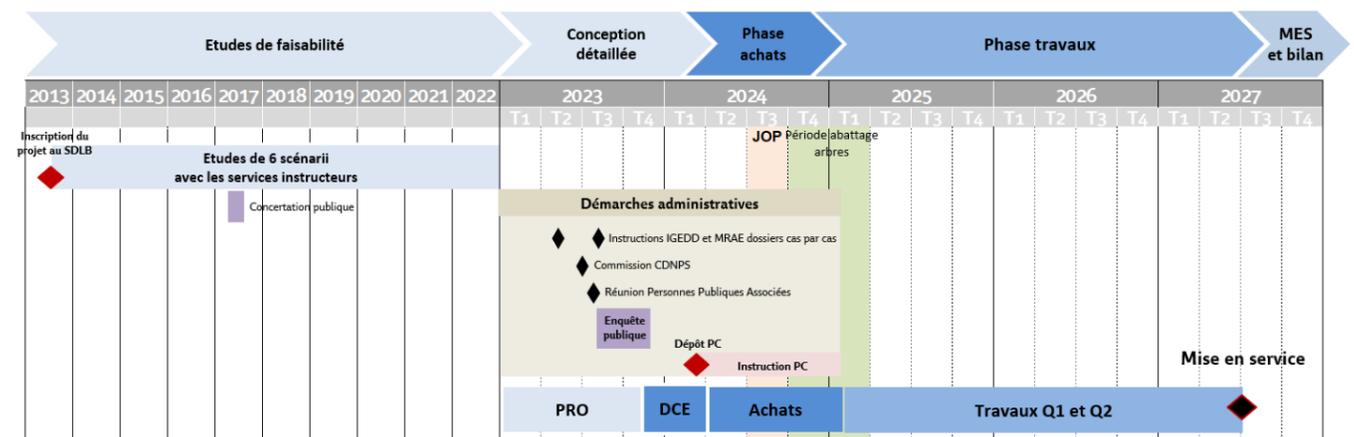
I.4. LE PLANNING PREVISIONNEL

Le démarrage des travaux est prévu sur début 2025 pour une durée d'un peu plus de deux ans.



Vous trouverez ci-dessous une insertion du projet de plantation sur l'emprise des travaux

Un arbre supplémentaire de type Cèdre du Liban sera également replanté en dehors de l'emprise en lieu et place d'un arbre du parc tombé entre 2018 et 2019.



II. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

II.1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général du projet de désaturation de la gare de RER B Cité Universitaire et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris.

En effet, l'opération envisagée n'est pas compatible avec les dispositions du PLU en vigueur et il convient, pour la réaliser, de déclasser environ 2009m² de l'Espace Boisé Classé (EBC) du Parc de Montsouris

Il est donc nécessaire de procéder à une mise en compatibilité du PLU de Paris par le biais d'une déclaration de projet. Ainsi, conformément à l'article L.300-6 et R.153-17 du Code de l'urbanisme, et préalablement à la réalisation du projet précité, l'enquête publique unique devra porter sur :

1. L'intérêt général du projet ;
2. La mise en compatibilité du document d'urbanisme, à savoir le PLU de Paris, rendue nécessaire pour la désaturation de la gare du RER B Cité Universitaire.

Le PLU de Paris faisant l'objet de la mise en compatibilité a été approuvé les 12 et 13 juin 2006. Il couvre le territoire communal, à l'exception des secteurs sauvegardés du Marais et du 7e arrondissement régis par des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur et du jardin du Luxembourg.

La dernière version en vigueur du Plan local d'urbanisme (PLU) intègre la mise en compatibilité des sites "Miollis" (arrêté préfectoral du 18 novembre 2022 rendu opposable le 6 décembre 2022) et "Fort Neuf de Vincennes" (arrêté préfectoral du 24 novembre 2022 rendu opposable le 13 décembre 2022).

La présente procédure de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU est menée par la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).

II.2. OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

Localisation du site du projet

Située au sein du Parc Montsouris, site classé au titre du code de l'environnement en 1974 et situé dans le 14^e arrondissement de Paris, la gare RER de Cité Universitaire est la cinquième gare RATP la plus fréquentée de la ligne B.

Elle accueille près de 26 800 voyageurs entrants par jour soit près de 53 600 passages quotidiens (entrants et sortants) pour un jour ouvré.

La gare de Cité Universitaire actuelle est intégralement implantée dans une emprise RATP et jouxte le parc Montsouris.

La carte ci-après présente la localisation du projet.

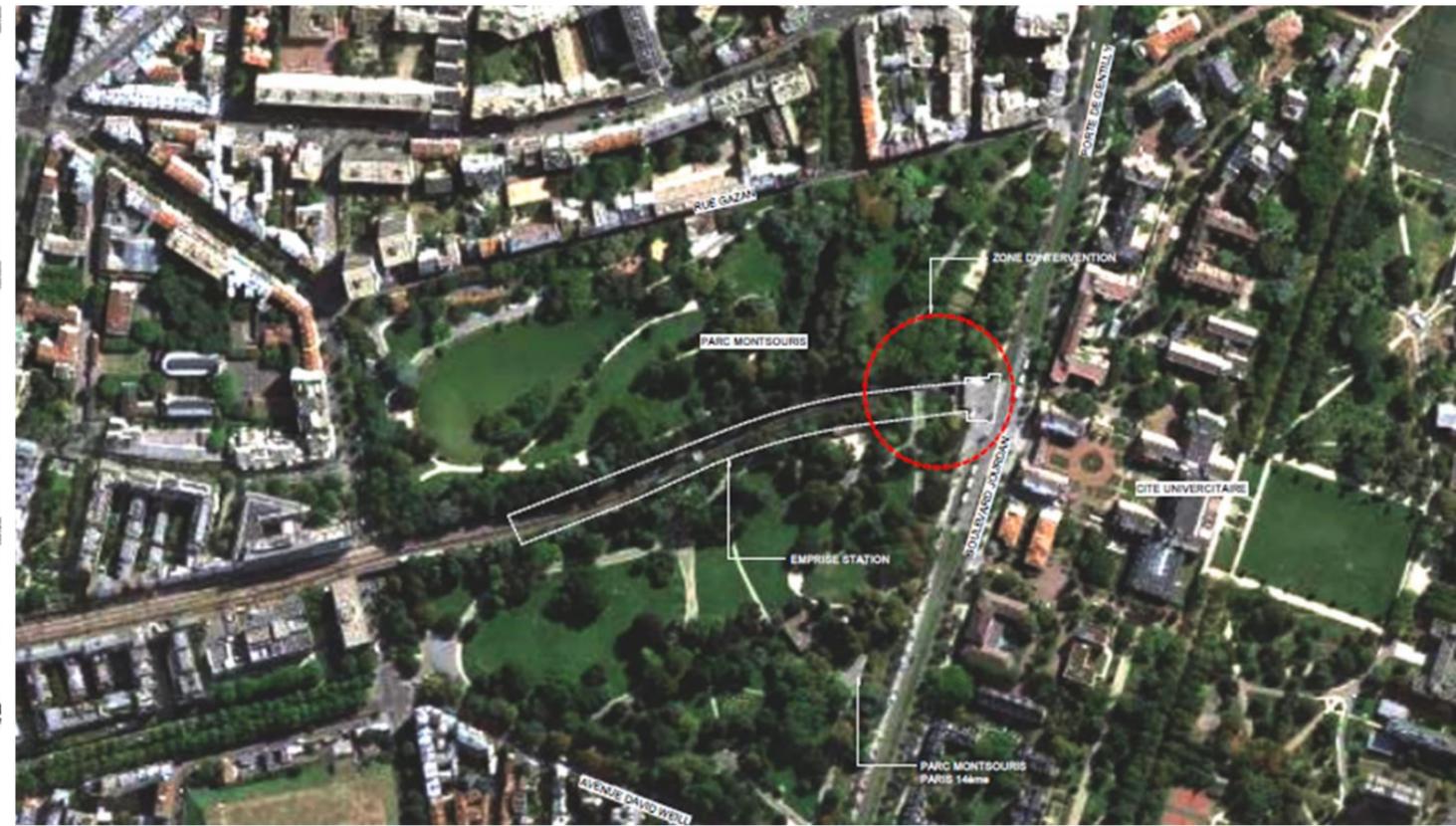
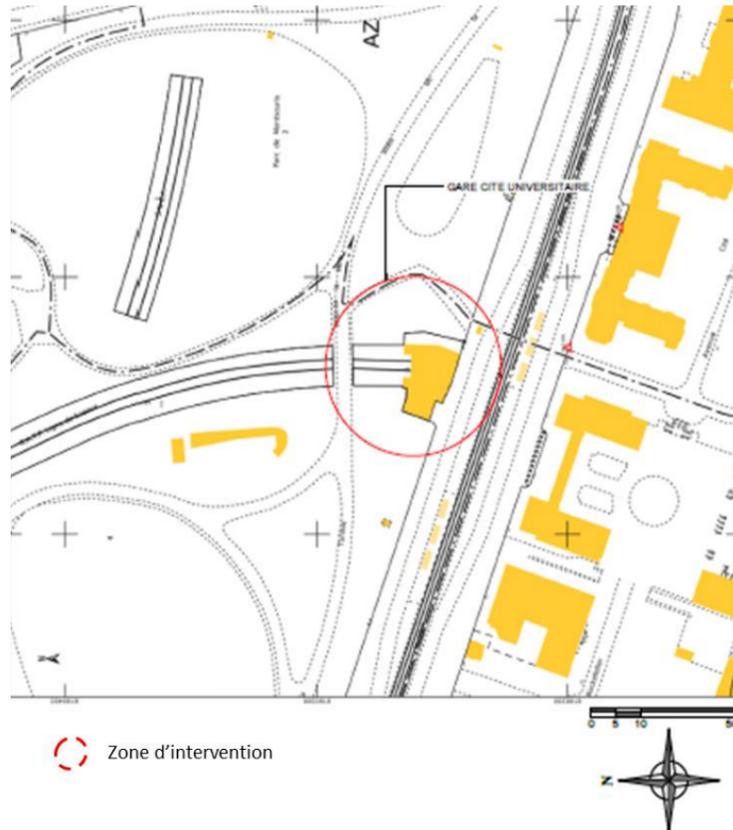
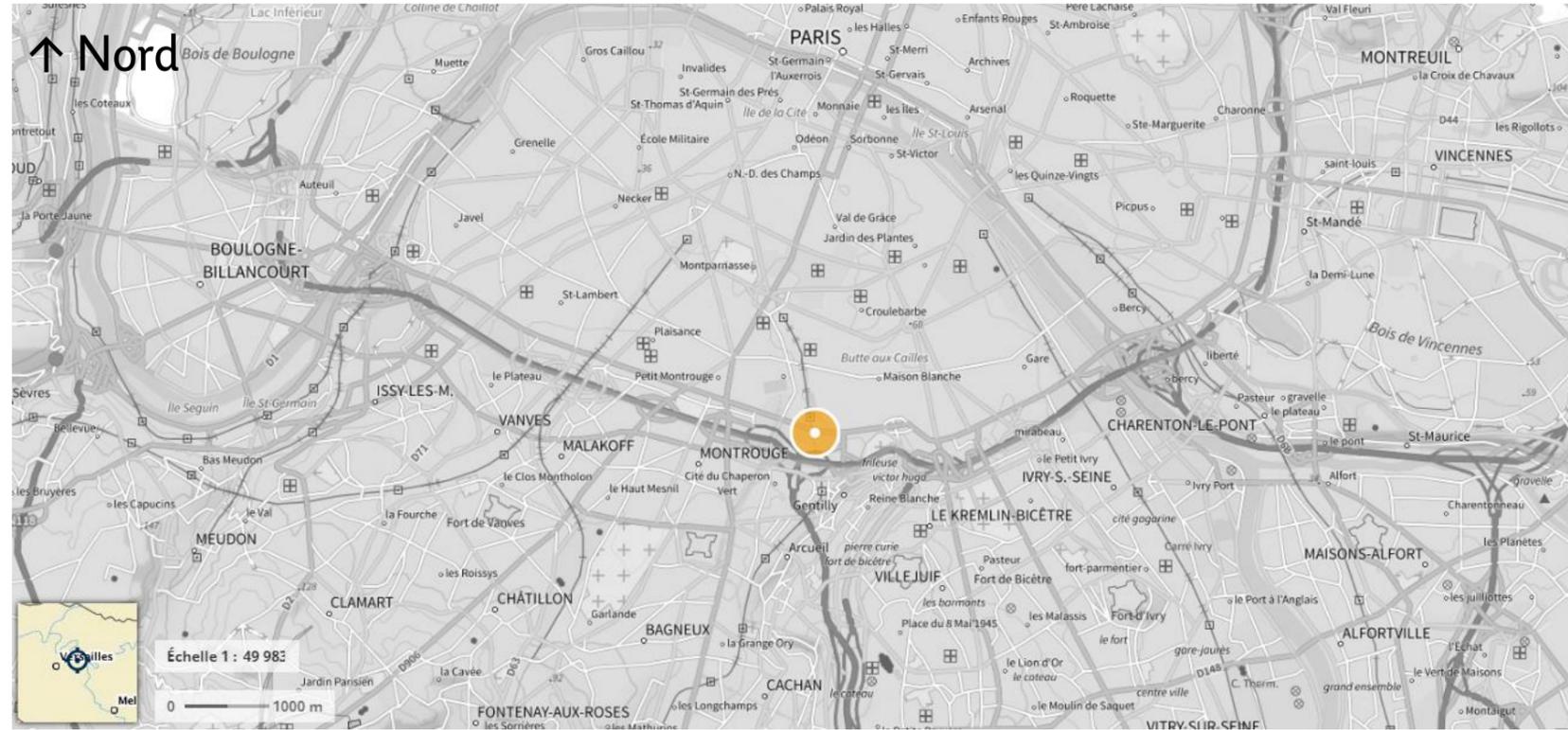


Figure 1 : Plan de situation du projet, source : IGN/RATP

La gare est composée d'un Bâtiment Voyageurs (BV) (bâtiment R+1) qui constitue l'accès principal et unique de la gare et de 2 quais latéraux. Pour les voyageurs, l'accès aux quais se fait uniquement via le BV (accessible aux Usagers en Fauteuil Roulant).

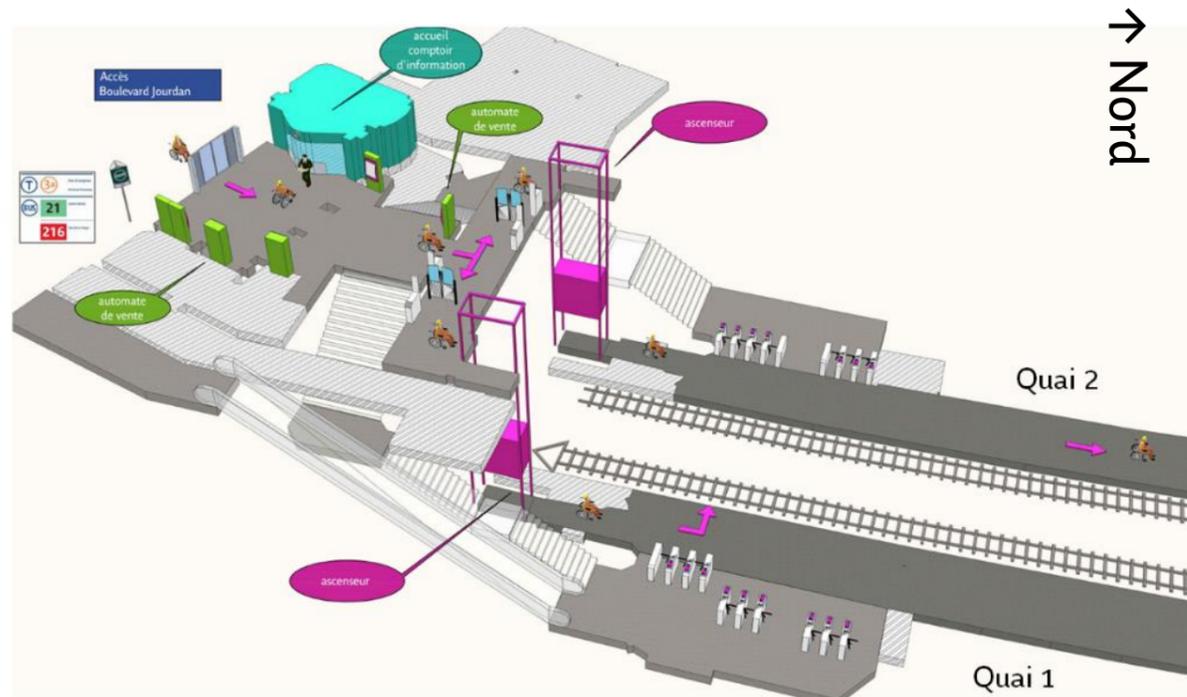
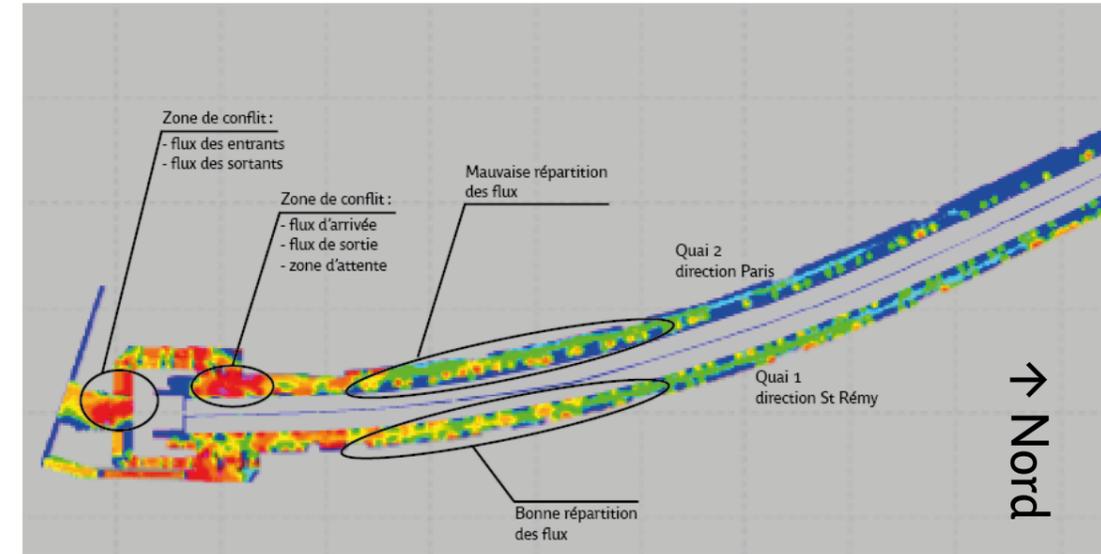


Figure 2 : Configuration de la gare, source : RATP

La gare montre un problème de saturation réel notamment en heure de pointe du fait de la configuration de ces accès au niveau du quai 2 (vers Paris) où les entrées et sorties de ce quai sont communes. Les conflits de flux sont en partie dus à une mauvaise visibilité à l'arrivée sur le quai générant une mauvaise répartition des voyageurs sur les quais. En effet, en 2015, une étude menée par le cabinet Ingérop a modélisé les flux 2030 dans l'espace actuel. Cette prévision de trafic pour 2030 (9 000 entrants + sortants à l'heure de pointe du matin) a déjà été atteinte en mars 2019. C'est pourquoi la simulation d'Ingérop de 2015 illustre parfaitement l'état actuel et notamment de saturation des quais au droit des lignes de contrôle.



Le phénomène de saturation constaté est visible au sud des quais, et notamment sur le quai 2 direction Paris, là où se cumulent :

- Les flux entrants
- Les flux sortants
- La zone d'attente en amont des appareils de validation en sortie
- La zone d'attente sur quai.

On constate que les flux se répartissent mieux sur le quai 1 direction St Rémy, grâce notamment :

- à la position en courbe du quai qui permet aux voyageurs de voir la totalité du quai et de les inciter à se répartir ;
- à un nombre d'appareil de validation mieux adapté au volume des flux sortants ;
- à des circuits distincts des flux entrants (escalier fixe) et sortants (escalier mécanique) garantissant un meilleur écoulement des flux

A l'inverse, sur le quai 2 direction Paris, les voyageurs ne voient pas l'extrémité nord des quais et rentrent au droit de la ligne de contrôle, et la circulation verticale est mutualisée pour les entrants et les sortants ce qui ralentit l'écoulement des flux en période de pointe.

Ainsi, le projet de désaturation et de mécanisation de la gare de Cité Universitaire vient s'inscrire dans le cadre du Schéma Directeur du RER B Sud (SDLB) qui a pour objectif l'amélioration de la régularité de la ligne et de la qualité de service au profit des voyageurs.

Le diagnostic fonctionnel réalisé sur cette gare de Cité Universitaire, dans le cadre du SDLB, a mis en évidence un besoin d'intervention sur les axes d'accessibilité et de désaturation. En 2013, la RATP a réalisé des études d'opportunités visant à proposer une solution fonctionnelle aux dysfonctionnements constatés sur la gare.

Ces études ont mis en évidence que les principales sources de dysfonctionnement identifiées sur la gare ont pour origine des dénominateurs communs :

1. **La zone des lignes de contrôle à quai est sous dimensionnée** et source de congestion. La désaturation de cette zone sera permise par le redimensionnement des accès aux quais, par la dissociation des flux entrants et sortants à chaque ligne de contrôle et par la réimplantation et la reconfiguration des lignes de contrôle.
1. **Les flux sortants du quai 2 doivent être améliorés.** La création d'un escalier mécanique améliorera l'accessibilité de la gare et participera à la fluidification des flux.

Cité Universitaire - Projet de désaturation
Organisation fonctionnelle cible
Février 2022

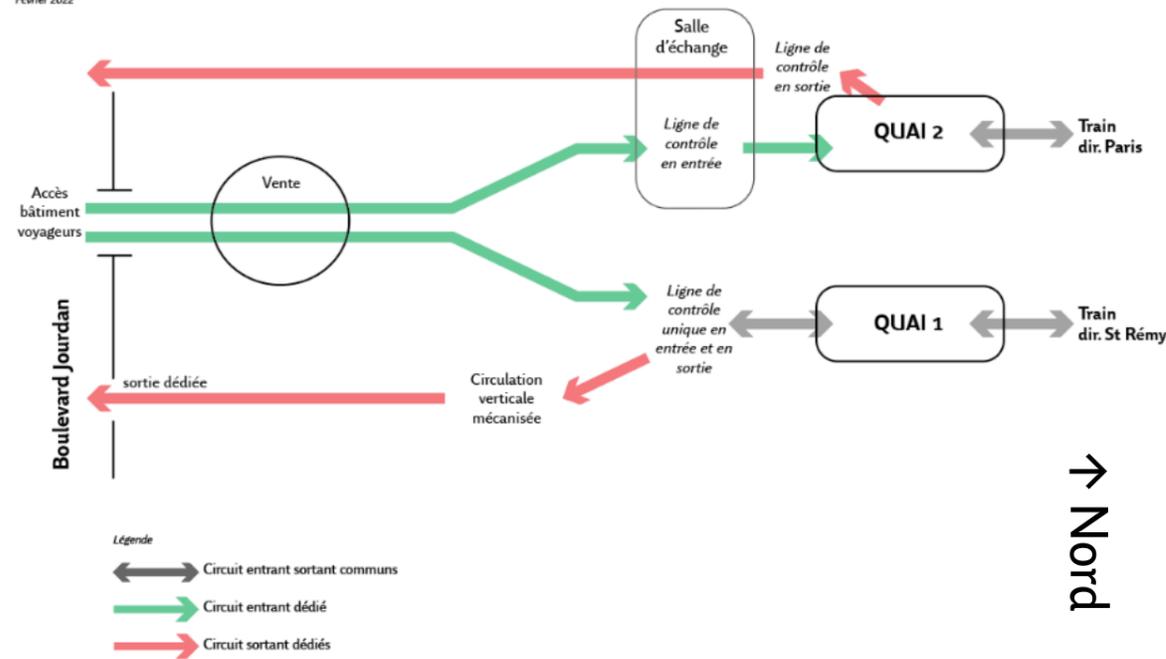


Figure 3 : Schéma de principe du projet, source : RATP

Les principaux aménagements consistent à créer une nouvelle circulation souterraine au niveau du quai 2 pour dissocier les flux entrants/sortants, la reconfiguration des lignes de contrôles, la création d'un escalier mécanique sur le quai 2.

Objectif du projet

Le projet a pour objectifs de :

1. Reconfigurer et redimensionner les accès aux quais en dissociant les flux entrants et sortants (notamment les lignes de contrôle),
2. Équiper le quai 2 direction Paris d'un escalier mécanique direct jusqu'à la voirie pour les flux sortants,
3. Minimiser les impacts dans le parc Montsouris en s'inscrivant dans le périmètre des infrastructures ferroviaires existantes et en s'appuyant sur les diagnostics paysager et arboricole.

Présentation des travaux

Le projet de désaturation de la gare RER B de Cité Universitaire consiste en termes de travaux :

1. **Désaturation des accès aux quais :**
 1. Reconfiguration et redimensionnement de l'accès au quai 2 en dissociant les flux entrants et sortants
 2. Renouvellement des appareils des lignes de contrôle quais 1 et 2
 3. Ajout d'1 appareil en entrée et 2 appareils en sortie quai 2
 4. Ajout d'1 appareil en sortie quai 1
 5. Repositionnement de la ligne de contrôle du quai 2
 6. Démolition d'un local vacant et dépose de mobilier (assises et distributeur automatique) créant des obstacles aux flux en tête de quai 1
 7. Création d'un escalier mécanique reliant le quai 2 direction Paris au boulevard Jourdan,

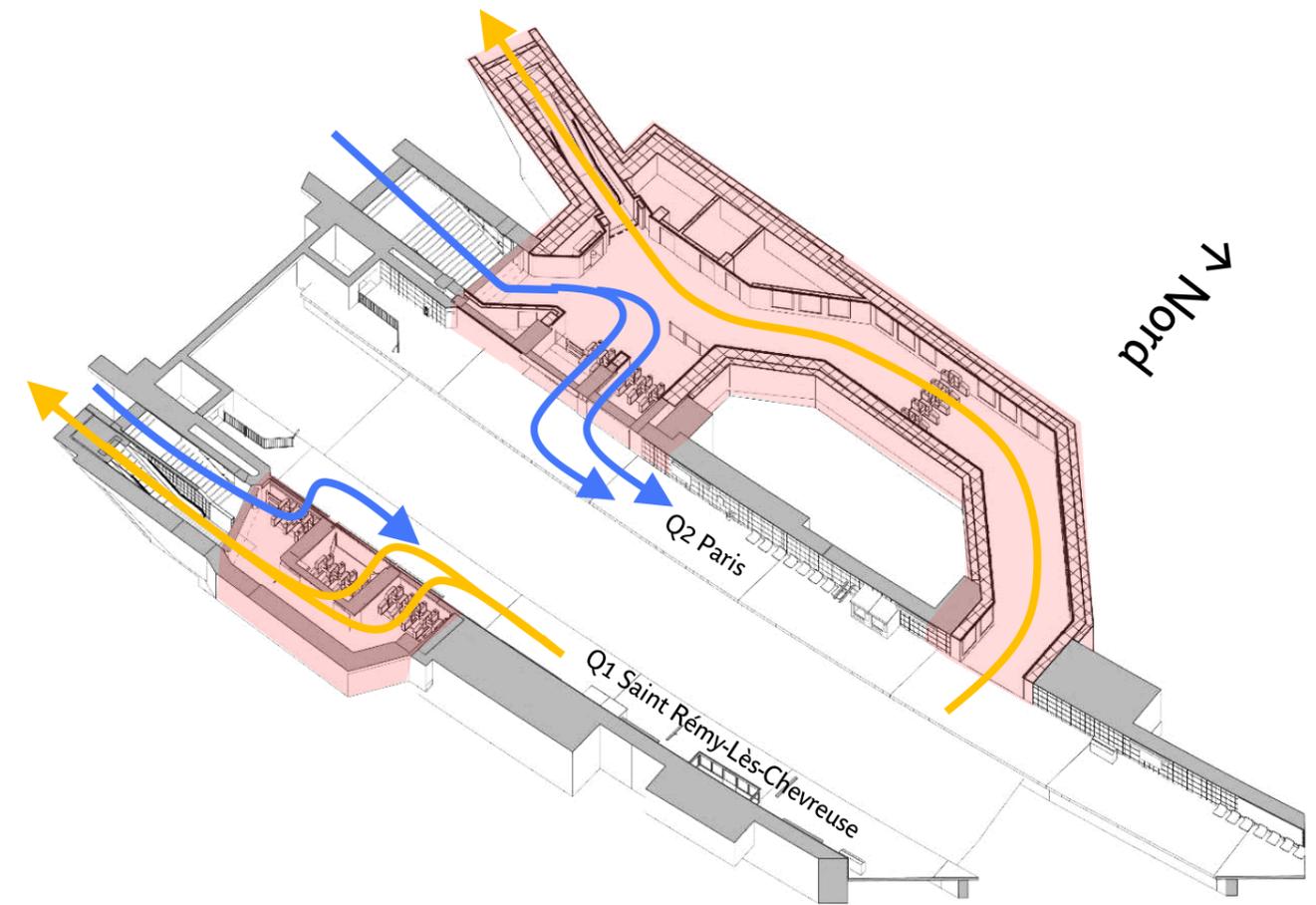


Figure 4 : Espaces voyageurs et circulations d'accès aux quais après travaux, source : RATP

1. Remise en conformité du nombre de dégagements de la gare :

1. Création d'une sortie de secours au Nord : du fait des travaux, la gare doit être mise en conformité à l'article GA23 de l'arrêté du 25 juin 1980 qui exige deux dégagements par quais judicieusement répartis. Actuellement, la gare ne dispose que d'un dégagement par quai côté sud. Le projet prévoit donc la création d'une sortie de secours par quai au nord de la gare (évacuation vers le parc).

2. Amélioration de l'accessibilité de la gare pour tous les voyageurs :

1. Traitement des escaliers fixes : installation de bande d'éveil et de vigilance, nez de marche et mains courantes, première et dernière marches pourvues d'une contremarche contrastée ;
2. Traitement de l'information voyageurs : jalonnement continu de la signalétique, repérage des bornes d'appel ;

Le plan des travaux est illustré ci-dessous :

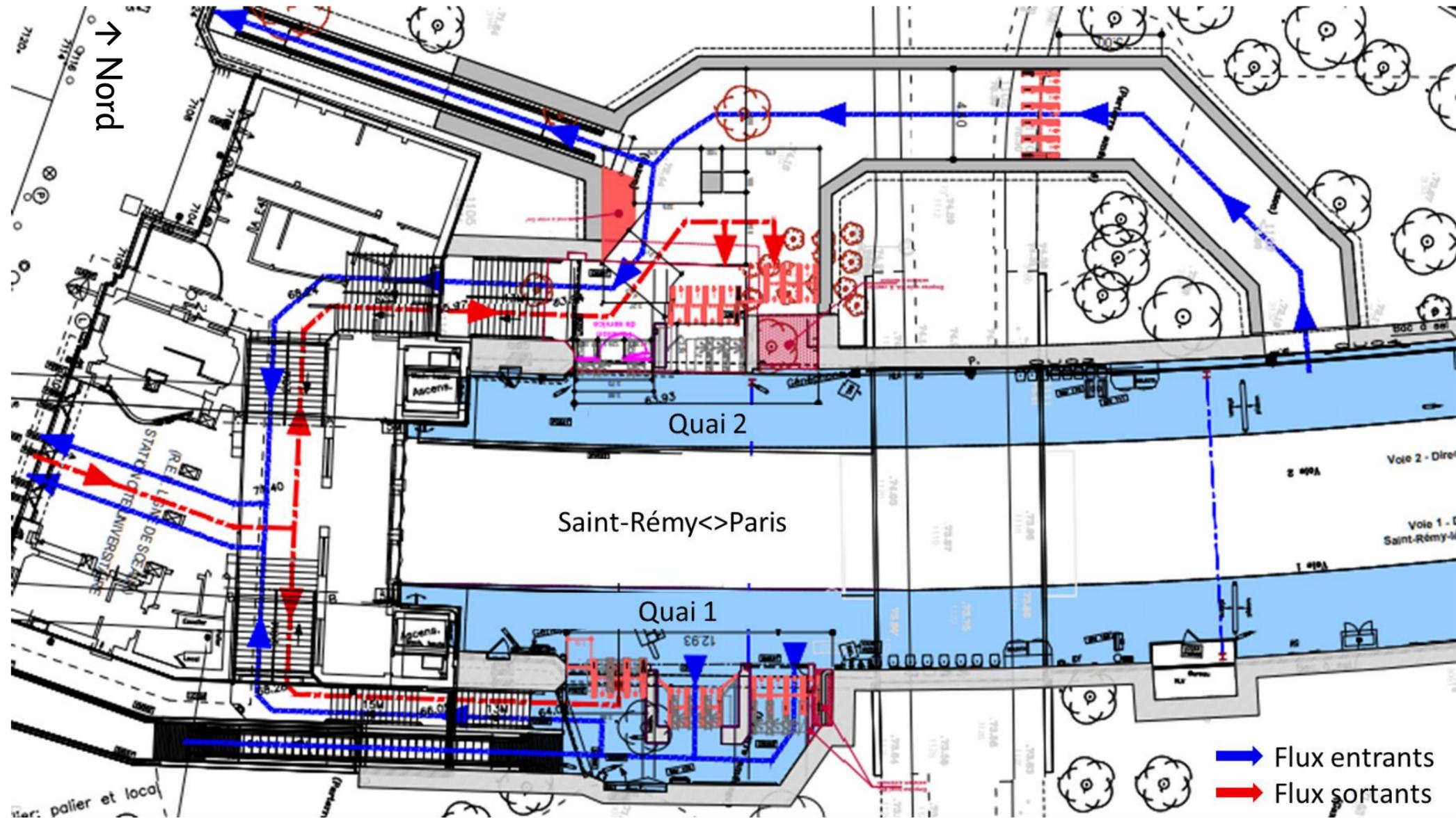


Figure 5 : Plan de travaux du projet, source : RATP

L'impact visuel sur le parc, considéré comme minime une fois les travaux terminés, est illustré ci-dessous. La page suivante permet une comparaison entre la situation actuelle et cette situation future.



Figure 6 : Impact visuel du projet, source : RATP

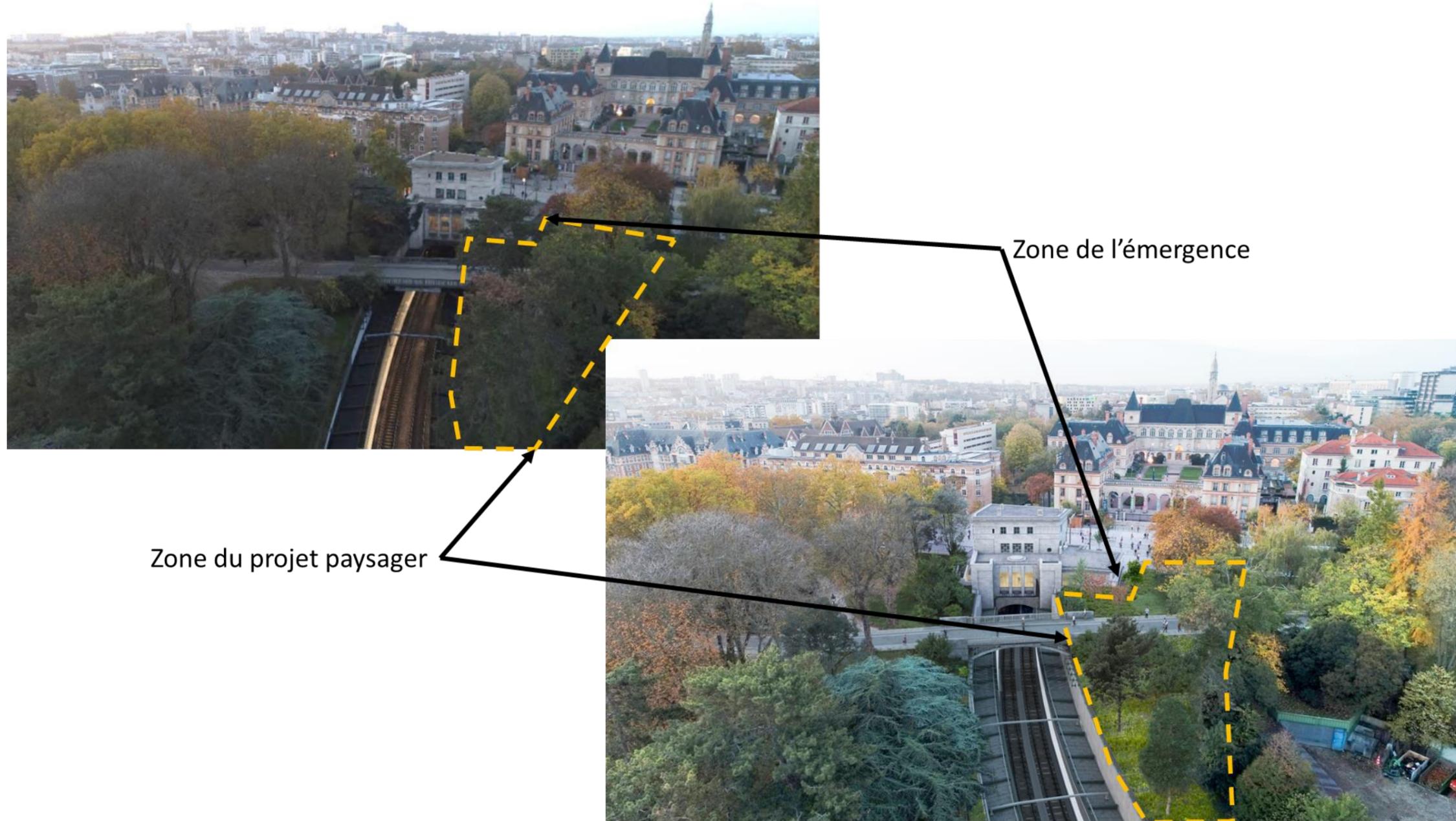


Figure 7 : Comparaison avant-après, source : RATP

Alors que les travaux du quai 1 sont réalisés sans impact sur le parc, la mécanisation et l'élargissement de l'accès au niveau du quai 2 nécessitent des travaux réalisés à ciel ouvert induits par la nature des sols (présences de remblais).

Le projet nécessite en phase travaux :

1. Terrassements pour générer :
 1. Le nouveau couloir de circulation (quai 2 direction Paris),
 2. L'agrandissement de la salle d'accès au quai actuel (quai 2 direction Paris),
 3. La nouvelle trémie pour l'escalier mécanique (quai 2 direction Paris),
2. Emprise chantier pour délimiter les zones travaux des zones accessibles aux usagers du parc,
3. Remise en place de pleine terre au-dessus des ouvrages créés pour restituer les espaces en surface, seule la trémie de l'escalier mécanique sera visible à terme.
4. Abattage de 9 arbres et de quelques massifs d'arbustes et fleurs détaillés ci-après

Afin de réaliser les nouveaux ouvrages et de préserver le hêtre remarquable dans la zone, l'emprise des travaux nécessite l'abattage de 9 arbres : 2 pins, 1 épicéa, 2 savonniers, 1 orme, 1 cerisier et 2 bouleaux.

Cet abattage est nécessaire pour permettre l'édification du futur ouvrage en sous-sol (prérequis pour les travaux de terrassement) ainsi que le bon fonctionnement de l'emprise chantier (accès à la zone travaux) en ayant à l'esprit la minimisation de l'impact dans le parc.

De plus, à terme, 15 arbres et plusieurs massifs arbustifs mélangeant les essences, les tailles, les formes, et les feuillages seront plantés (voir Pièce C).

L'étude de la fonctionnalité écologique réalisée par la société EVINERUDE permet d'établir que le projet aura à terme un impact positif sur la faune, la flore et les fonctionnalités écologiques du secteur de la gare Cité Universitaire et du Parc Montsouris. (voir Annexe)

Il est rappelé que la RATP et les Services Instructeurs ont étudié 6 versions de projets dont 3 portés jusqu'en études d'avant-projet pour réduire au minimum nécessaire les impacts sur son environnement, et notamment sur le parc et ses arbres.

Ces nombreuses études, développées en pièce B, ont ainsi permis de réduire la surface des travaux, le nombre d'arbres impactés et de sauvegarder les arbres jugés remarquables (marronniers et cèdre de plus de 70 ans).

Ces modifications sont illustrées ci-dessous.

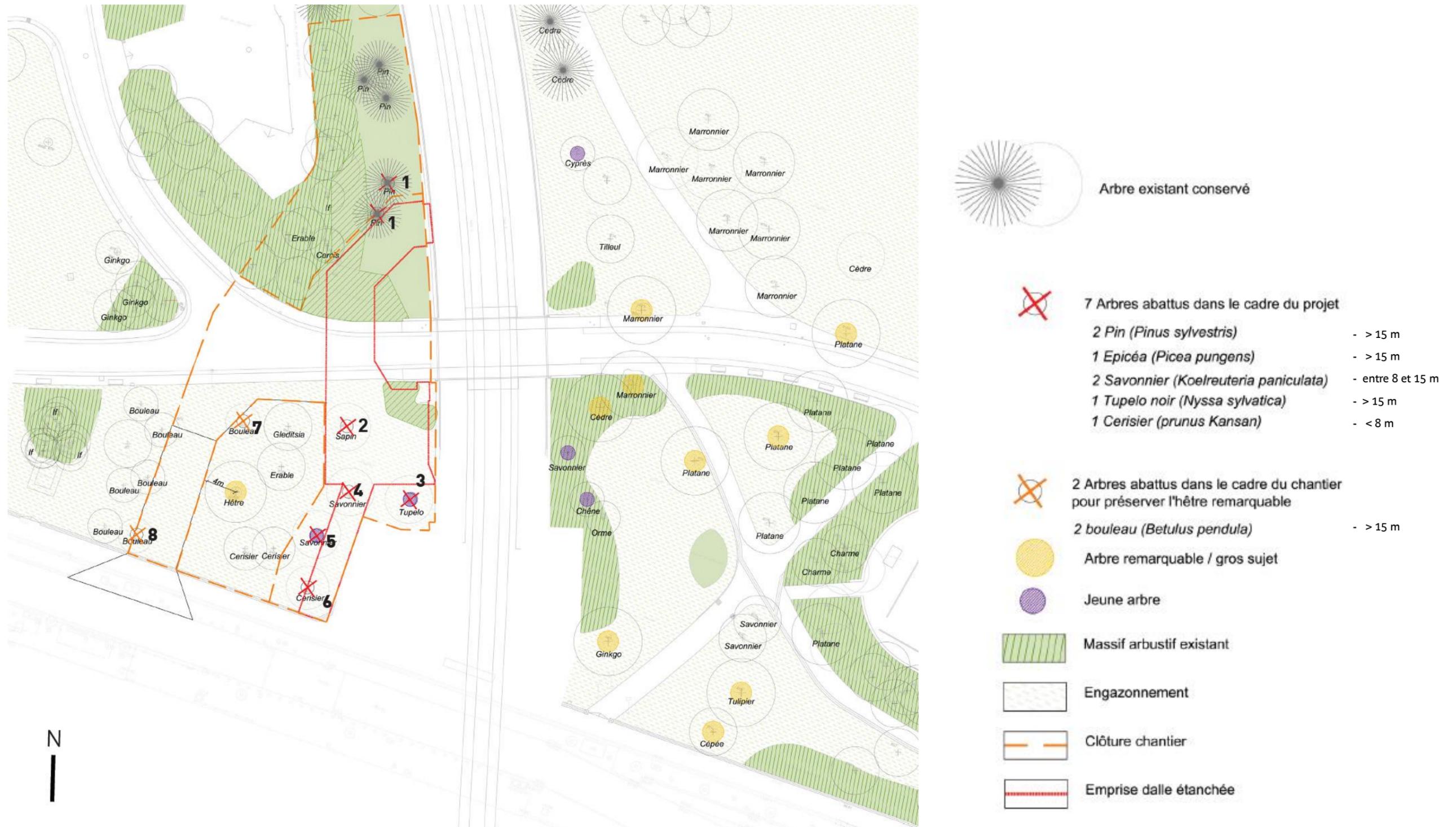


Figure 8 : Impact du projet et des travaux sur le parc Montsouris, source : Graphyte

II.3. MENTION DES TEXTES REGLEMENTAIRES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE

La procédure d'enquête publique et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est mise en œuvre conformément aux articles suivants du code de l'urbanisme et du code de l'environnement, dont des extraits sont rappelés ci-après :

La procédure d'enquête publique est prévue par l'article L.300-6 du Code de l'urbanisme, qui prévoit que l'Etat et ses établissements publics, les collectivités et leurs groupements peuvent se prononcer, à partir d'une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou sur la réalisation d'un programme de construction.

Les articles L.153-54 à L.153-59 du Code de l'urbanisme régissent la mise en compatibilité d'un PLU si le projet est d'utilité publique ou d'intérêt général. L'enquête publique est ouverte et organisée par arrêté préfectoral, pour une durée minimum de 30 jours. L'enquête publique a pour objectifs de :

1. Informer le public sur le projet ;
2. Permettre à tout citoyen de s'exprimer en recueillant son observation et ses remarques sur un registre ;
3. Réunir toutes les informations nécessaires à la connaissance de l'autorité compétente pour sa prise de décision.

Voici la référence des textes régissant l'enquête publique :

1. **Relatifs à l'organisation de l'enquête publique** : articles L.123-3 à L.123-18, R.123-3 à R.123-27 du Code de l'environnement
2. **Relatifs à la mise en compatibilité du PLU** : articles L.153 -54 à 153-59, R. 153-13 à R.153-14, et R. 153-20 à R.153-21 du Code de l'urbanisme.

II.4. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier d'enquête publique permet de faire connaître aux riverains les motivations du projet. Il présente les caractéristiques du projet, les moyens de mise en œuvre ainsi que les motivations conduisant à modifier le PLU de Paris.

Le présent dossier comporte six pièces (hors annexes) :

1. **Pièce 00** : Guide de lecture
2. **Pièce A** : Présentation du projet : elle permet la présentation du projet et des informations juridiques et administratives, notamment l'objet de l'enquête publique et son déroulé.
3. **Pièce B** : Cette pièce présente l'intérêt général du projet.
4. **Pièce C** : Elle constitue le rapport de présentation de la mise en compatibilité du PLU de Paris.
5. **Pièce D** : Cette pièce contient notamment la décision de l'autorité environnementale concernant l'éventuelle soumission du projet et de la mise en compatibilité du PLU à une évaluation environnementale.
6. **Pièce E** : Elle contient le bilan de la concertation de 2017.
7. **Pièce F** : Glossaire

III. INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE AU SEIN DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPTABILITE DU PLU

L'enquête publique a pour objectif d'informer le public sur le projet et de recueillir ses avis sur la Déclaration de Projet et la mise en compatibilité du PLU de Paris. Conformément à l'article L123-1 du Code de l'Environnement, l'enquête prend en compte les intérêts des tiers lors de l'élaboration du projet.

III.1. . AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE

Examen au cas par cas

Concernant le projet de désaturation de la gare RER B de Cité universitaire, il relève des articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 du Code de l'environnement. Considérant les caractéristiques du projet, il est soumis à un examen au cas par cas pour le projet ainsi qu'un examen au cas par cas relatif à la mise en comptabilité du PLU.

1. **Examen au cas par cas relatif au projet :** Un dossier de demande d'examen cas par cas relatif au projet a été adressé à l'Autorité environnementale le 9 mars 2023.
L'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, est la formation d'Autorité environnementale (Ae) de l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable (IGEDD).
Dans leur décision référencée F-011-23-C-0057 du 18 avril 2023, ces derniers ont rendu un avis concluant que le projet n'a pas d'incidences significatives sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement.
Le projet ne nécessite donc pas d'évaluation environnementale.

2. **Examen au cas par cas relatif à la mise en comptabilité du PLU :**

Un premier dossier de demande d'examen cas par cas relatif au projet a été adressé à la Mission régionale d'Autorité environnementale le 5 mars 2023.
L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, est la Mission régionale d'Autorité environnementale (Ae) de l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable (IGEDD).
Dans leur décision référencée MRAe DKIF-2023-20 du 01 juin 2023, ces derniers ont rendu un avis concluant que la mise en compatibilité du PLU de Paris n'a pas d'incidences significatives sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement.
La mise en comptabilité du PLU ne nécessite donc pas d'évaluation environnementale.

Cependant, pour tenir compte des discussions menées avec la mairie de Paris, le périmètre de la mise en compatibilité a été modifié sans pour autant modifier le projet. L'objectif a été de prévoir le déclassement de l'Espace Boisé classé sur l'intégralité de la superficie de l'emprise travaux, au sein de laquelle un total de 9 arbres doit être abattu.

Pour tenir compte de cette modification, un second dossier cas par cas portant sur ce déclassement a été soumis à l'autorité environnementale le 12/06/2023. Cette dernière a rendu son avis référencé MRAe

DKIF-2022-022 du 09/08/2023 concluant que la mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Paris, telle que présentée dans le dossier de demande reçue le 12 juin 2023 complétée par le document issu de la présentation du projet aux personnes publiques associées le 27 juin 2023, n'est pas soumise à évaluation environnementale.

Examen conjoint des personnes publiques associées

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU a fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées, conformément aux articles L.153-54 et R.153-13 du Code de l'urbanisme. La réunion s'est tenue le 23 juin 2023.

III.2. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Par arrêté n°75-2023-10-23-00004 du 23 octobre 2023 de Monsieur le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, une enquête publique unique préalable à la déclaration de projet de désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B dans le 14e arrondissement de Paris nécessitant une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Paris, sera ouverte du lundi 20 novembre 2023 à 8h30 au mardi 19 décembre 2023 à 17h, soit durant 30 jours consécutifs, à la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris et à la mairie du 14e arrondissement de Paris.

Cette enquête, organisée à la demande de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), responsable du projet, porte d'une part, sur l'intérêt général du projet de désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B et d'autre part, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris rendue nécessaire pour sa réalisation.
Le projet consiste à améliorer la régularité de la ligne par la rénovation des infrastructures, du dimensionnement et de la desserte des quais. La création de nouveaux accès permettra de faciliter les mouvements de voyageurs.

Ce projet prévoit notamment de :

- reconfigurer et redimensionner l'accès au quai 2 (direction Paris) en dissociant les lux entrants et sortants,
- créer un escalier mécanique à la montée en sortie directe depuis le quai 2 (direction Paris),
- renouveler les appareils de la ligne de contrôle et ajouter un appareil supplémentaire pour le quai 1 (direction Saint-Rémy-Lès-Chevreuse).

Afin de réaliser les nouveaux ouvrages, l'emprise des travaux nécessite l'abattage de 9 arbres qui sont actuellement en zone d'espace boisé classé (EBC) au sein du parc Montsouris. Ainsi le projet prévoit de déclasser 2 009 m2 d'EBC, l'abattage des arbres n'étant pas compatible avec les dispositions du PLU pour cette zone.

Aussi, il convient de procéder à une mise en compatibilité du PLU de Paris par le biais d'une procédure de déclaration de projet suivant les dispositions des articles L300-6, L153-54 à L153-59 et R.153-16 du code de l'urbanisme.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête désignée par le tribunal administratif de Paris, ainsi constituée :

Le président : Monsieur Claude BURLAUD directeur de l'urbanisme dans la fonction publique territoriale, retraité
Les membres titulaires :

- Madame Martine BAUCAIRE, urbaniste, cheffe de service planification et droits des sols, retraitée
- Monsieur Pierre PONROY, contrôleur général économique et financier honoraire, retraité

Membre suppléant :

- Madame Geneviève VOISIN, architecte DLPG libérale.

Pendant toute la durée de l'enquête, un exemplaire papier du dossier composé notamment d'un guide de lecture (pièce 00), d'une présentation non technique du projet incluant les informations juridiques et administratives inhérentes à l'enquête (pièce A), d'une présentation de l'intérêt général du projet (pièce B), d'un rapport de présentation concernant la mise en compatibilité du PLU de Paris (pièce C), des avis relatifs au projet (pièce D), comportant notamment les décisions de l'autorité environnementale dispensant d'évaluation environnementale sur le projet et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris par déclaration de projet, l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites de Paris, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées, du bilan de la concertation (pièce E) et du glossaire (pièce F) ainsi que les registres d'enquête publique seront disponibles sur les lieux d'enquête ci-après mentionnés, où ils pourront être consultés aux horaires d'ouverture habituels :

- Préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris – Unité départementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports de Paris – 5 rue Leblanc – 75015 Paris, siège de l'enquête,
- Mairie du 14e arrondissement de Paris – 2, place Ferdinand Brunot – 75014 Paris

Le dossier sera également consultable, durant toute la durée de l'enquête publique, sous forme dématérialisée via :

- le site internet dédié à l'enquête publique : www.enquete-publique-garererb-citeu.fr
- le site internet de la préfecture d'Île-de-France, préfecture de Paris : <http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications> (thème : enquêtes publiques).

Un poste informatique permettant un accès au dossier d'enquête sera mis à la disposition du public au siège de l'enquête.

Les observations et propositions du public pourront aussi être déposées, de manière électronique, sur un registre dématérialisé ouvert du lundi 20 novembre 2023 à 8h30 au mardi 19 décembre 2023 à 17h00 via :

- sur le site internet : www.enquete-publique-garererb-citeu.fr
- à l'adresse courriel : enquete-publique-garererb-citeu@registre-dematerialise.fr

Les observations et propositions seront consultables par le public, sur le registre dématérialisé, pendant toute la durée de l'enquête.

Les observations pourront également être adressées, par courrier, pendant toute la durée de l'enquête, à l'attention de Monsieur Claude BURLAUD, président de la commission d'enquête, à la Préfecture de région d'Île-de-France, préfecture de Paris - UDEAT 75 - SUPET – PUUP - 5, rue Leblanc - 75911 Paris cedex 15. Elles seront alors annexées au registre d'enquête déposé au siège de l'enquête et consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête.

Un des membres de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations dans les lieux suivants, aux jours et heures précisés ci-dessous :

LIEU	DATE	HORAIRES
Mairie du 14 ^e arrondissement - 2, place Ferdinand Brunot	lundi 20 novembre 2023	9h à 12h
	jeudi 14 décembre 2023	16h à 19h
	mardi 19 décembre 2023	14h à 17h

Local de l'association française d'astronomie dans le parc Montsouris (non accessible PMR)	samedi 9 décembre 2023	14h à 17h
Cité Universitaire, bâtiment Honnorat - 17 boulevard Jourdan, Paris 14 ^e	mardi 28 novembre 2023	16h à 19h
Permanence téléphonique - réservation sur le site : www.enquete-publique-garererb-citeu.fr	samedi 2 décembre 2023	10 h à 12 h

Si les mesures sanitaires le justifient, une permanence physique pourra être remplacée par une permanence téléphonique. Le changement sera communiqué au public, au plus tard 24 heures avant, sur le site internet dédié à l'enquête : www.enquete-publique-garererb-citeu.fr

Une réunion d'information et d'échanges avec le public sera organisée par le président de la commission d'enquête le mardi 5 décembre 2023 de 19h à 20h30, en salle des fêtes de la mairie annexe du 14e arrondissement, 26 rue Mouton Duvernet 75014 Paris.

Toute question relative au projet pourra être adressée au responsable du projet par courrier à l'attention de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) – MOP MOA ES, 11 avenue Louison Bobet, Immeuble Val Bienvenue, LAC UP08, 94120 Fontenay-sous-Bois, ou à l'adresse courriel : enquete_publique_citeu@ratp.fr

Dès la clôture de l'enquête, les registres d'enquête et documents annexés seront transmis sans délai au président de la commission d'enquête. Ce dernier rencontrera dans la huitaine le responsable du projet, la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), afin de lui communiquer les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Dans le délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, la commission d'enquête rédigera, d'une part, un rapport relatant le déroulement de l'enquête avec examen des observations recueillies, et d'autre part, consignera dans un document séparé ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves, ou défavorables au projet. Le rapport et les conclusions motivées seront remis, durant ce même délai, au préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris.

Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public à la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris ainsi qu'à la mairie du 14e arrondissement de Paris, pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête. Dans les mêmes conditions de date et de durée, ces documents seront consultables sur le site internet de la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris : <http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications> (thème : enquêtes publiques). Les demandes de communication des conclusions motivées de la commission d'enquête seront à adresser au préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris (Unité départementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports de Paris).

III.3. APRES L'ENQUETE PUBLIQUE

IV. À l'issue de l'enquête publique, conformément notamment aux dispositions de l'article R. 153-16-2° du code de l'urbanisme, le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint seront soumis par la RATP au conseil de Paris qui disposera d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis de la commission d'enquête pour approuver la mise en compatibilité du plan.

En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, le préfet approuve la mise en compatibilité du plan et notifie sa décision au maire ou président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) compétent dans les deux mois suivant la réception en préfecture de l'ensemble du dossier.

Le préfet notifie à la personne publique qui réalise l'opération la délibération de la commune ou de l'EPCI compétent ou la décision qu'il a prise.

La déclaration de projet nécessitant la mise en compatibilité d'un PLU, elle est publiée dans les conditions prévues à l'article R. 153-21 du code de l'urbanisme

La RATP valide la déclaration de projet dans le cadre de ses instances.

La déclaration de projet est réalisée après l'enquête publique. Elle sera déposée par le maître d'ouvrage, et une mise en compatibilité du PLU de Paris sera présentée aux Parisiens et Parisiennes.

Étant donné que la déclaration de projet est décidée par un établissement public d'État (article R.153-17-2° du Code de l'urbanisme), le dossier de mise en compatibilité est soumis par l'autorité chargée de la procédure au conseil de Paris, qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête pour approuver la mise en compatibilité du plan.

A défaut de délibération dans ce délai, la mise en compatibilité du plan est approuvée par arrêté préfectoral. Le préfet notifie sa décision au maire dans les deux mois suivant la réception en préfecture de l'ensemble du dossier. Les dispositions de droit commun relatives au caractère exécutoire du PLU s'appliquent à l'acte de la commune mettant en compatibilité le PLU (articles L.153-24, L.153-25 et L.153.59 du Code de l'urbanisme).

IV.1. AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR REALISER LE PROJET

Considérant les contraintes exceptionnelles du projet situé dans le Parc Montsouris, il est soumis, à la connaissance du maître d'ouvrage, aux autorisations suivantes :

1. Des démarches ont été entreprises auprès de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites et Réunion d'Examen conjoint des Personnes Publiques Associées. Un passage en Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) a été réalisée le 15 juin 2023. En phase de permis de construire, le projet sera soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France et de cette CDNPS.
2. Une autorisation spéciale préalable du Ministère chargé des sites, après avis de la DREAL, de la DRAC (Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine du département concerné) et de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) sera nécessaire (Le parc Montsouris étant classé au titre du code de l'environnement, tous les travaux susceptibles de modifier l'état des lieux ou l'aspect des sites). Cette demande d'autorisation sera conjointe avec celle également obligatoire pour l'EBC.
3. Une demande de permis de construire sera formulée auprès des autorités compétentes conformément aux dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme.

V. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

Le projet n'est pas soumis à une concertation préalable avec le public. Néanmoins, une concertation a été organisée en 2017 sur le projet de désaturation, mécanisation et amélioration de la gare Cité Universitaire. Celle-ci s'est tenue sur la commune de Paris.

V.1. OBJET DE LA CONCERTATION

Désaturation, mécanisation et amélioration de l'accessibilité de la gare Cité Universitaire.

V.2. PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du 22 mars au 20 avril 2017 à Paris 14^{ème}, territoire concerné par le projet.

Afin d'alerter un maximum de personnes de l'organisation d'une concertation publique sur le projet, un dispositif d'information et de communication a été mis en place par la RATP et a concerné :

- les riverains (habitants, commerces, entreprises...), habitants du 14^e arrondissement de Paris;
- les voyageurs du RER B empruntant la gare de Cité Universitaire ;
- les collectivités locales : la Mairie de Paris ;
- les partenaires du projet : Île-de-France Mobilités, l'État et la Région Île-de-France.

V.3. PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

Afin d'associer le plus en amont possible les parties prenantes à l'élaboration du projet, la RATP a rencontré la Mairie de Paris à plusieurs reprises.

Lors de ces rencontres, le Maître d'ouvrage a pu présenter aux élus l'état d'avancement du projet, notamment les dernières études menées, et discuter des aménagements à réaliser dans le cadre du projet. Ce fut également l'occasion de partager avec eux les modalités envisagées pour la concertation et de les y associer, en particulier pour la diffusion de l'information auprès de leurs administrés.

Les objectifs du projet et les modalités de l'organisation de la concertation ont été approuvés par décision de la RATP le 11 mars 2016.

V.4. SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION

Les avis exprimés comme les questions posées contribuent à enrichir les réflexions actuellement menées.

Durant les trois semaines de la concertation, 81 personnes sont intervenues pour donner leur avis ou poser des questions sur le projet :

- 67 coupons T ont été retournés par courrier. À noter qu'un de ces coupons était vide et que 4 coupons sont arrivés après la fin de la concertation, ces derniers n'ont donc pas été pris en compte ;

- 14 mails ont été reçus sur la boîte mail dédiée à la concertation ;

La plupart des interventions comportaient plusieurs avis ou questions. Au total, la concertation a permis de recueillir 139 avis ou questions sur le projet.

La totalité des avis ou questions de cette concertation a été émise par les habitants du territoire et usagers du RER B. Aucune association, aucun élu n'a participé à la concertation publique.

Les deux tiers des avis exprimés et des questions posées (65%) ont porté sur l'opportunité du projet et les aménagements prévus. Près d'un quart des avis ou questions ont porté sur des sujets connexes, qui n'étaient pas à l'ordre du jour de la concertation

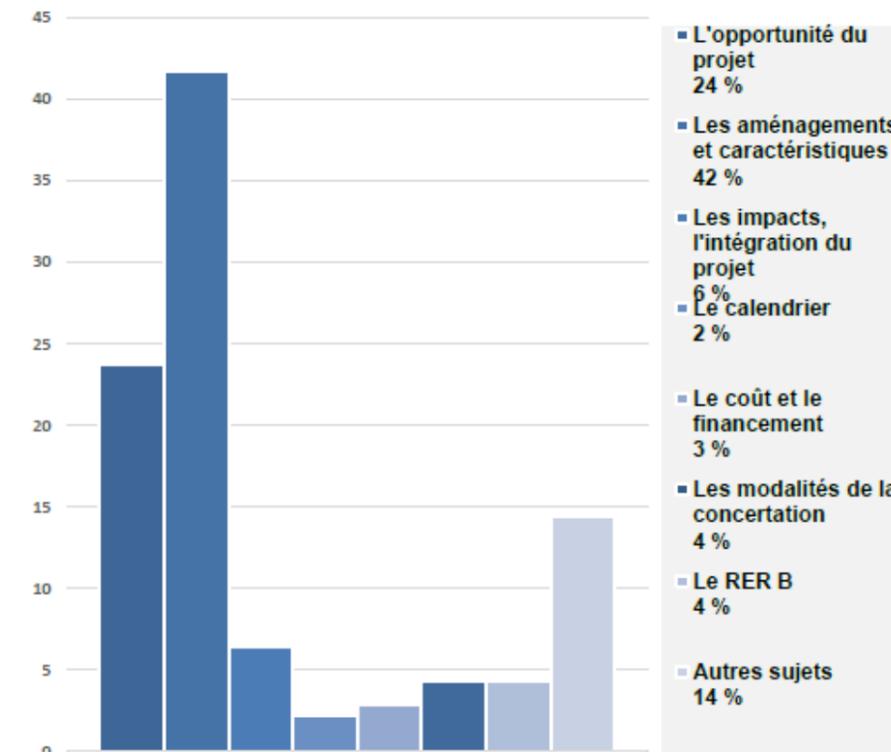


Figure 9 : Répartition des questions et avis par thèmes

La Maîtrise d'ouvrage RATP retient de ces différentes contributions les éléments principaux suivants :

1. La confirmation de l'opportunité du projet : le projet est souhaité et attendu, son opportunité fait consensus ;
2. L'acceptation des aménagements proposés par le projet ;
3. Les inquiétudes du public et demandes d'attentions particulières :
 1. sur la préservation de l'environnement classé qu'est le parc Montsouris ;
 2. sur les nuisances en phase chantier.

Les études en cours ou à venir prendront en compte ces préoccupations.
4. Le souhait de création d'un accès supplémentaire.



DESATURATION DE LA GARE DE CITE UNIVERSITAIRE



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PIECE B : PRESENTATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET

NOVEMBRE 2023



Dossier réalisé par  setec

SOMMAIRE

I Un projet s'insérant dans le schéma directeur de la Ligne B du RER.....	B3
II Un projet en réponse aux enjeux d'amélioration de la ligne B du RER.....	B7
III Un projet en évolution depuis 2013.....	B8
IV Un projet concerté.....	B12
V Annexes.....	B12
V.1. Dossier de valorisation paysagere Septembre 2023.....	B12
V.2. Projet Plan Masse détaillé.....	B12

Liste des figures

Figure 1 : Axes de diagnostic du Plan de Progrès des Espaces, source : RATP.....	B3
Figure 2 : Modélisation 3D des flux – Etat existant Quai 1, source : RATP.....	B5
Figure 3 : Modélisation 3D des flux – Etat existant Quai 2, source : RATP.....	B6
Figure 4 : Etat des densités simulées à l'arrivée d'un RER – quai 2, source : RATP.....	B7
Figure 5 : Etat des densités simulées à l'arrivée d'un RER – quai 1, source RATP.....	B7
Figure 6 : photomontages de l'insertion de l'escalier mécanique depuis le boulevard Jourdan (images non contractuelles).....	B8
Figure 7 : Plans des scénarios pré- faisabilité de 2013, source : RATP.....	B8
Figure 8 : Plans du scénario faisabilité de 2015, source : RATP.....	B9
Figure 9 : Plan de la solution issue de l'avant-projet de 2017, source : RATP.....	B9
Figure 10 : Visuel d'un scénario alternatif de 2019, source : RATP.....	B10
Figure 11 : Plan de la solution issue de l'avant-projet de 2021, source : RATP.....	B10
Figure 12 : Plan de la solution issue de l'avant-projet de 2022, source : RATP.....	B11
Figure 13 : Vue en perspective des issues de secours de bouts de quai.....	B11
Figure 14 : Photomontage de l'emmarchement prévu pour l'issue de secours du quai direction Saint-Rémy-Lès-Chevreuse.....	B12

I UN PROJET S'INSERANT DANS LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA LIGNE B DU RER

Le projet de désaturation et de mécanisation de la gare de Cité Universitaire s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur du RER B Sud (SDLB) qui a pour objectif l'amélioration de la régularité de la ligne et de la qualité de service au profit des voyageurs. En effet, **avec près de 870 000 voyageurs par jour, le RER B est aujourd'hui la deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe**. Or, l'augmentation du trafic sur la ligne, combinée à une organisation complexe en 4 branches et des installations parfois anciennes, occasionnent des **retards fréquents** et sont à l'**origine de conditions de transport difficiles pour les voyageurs**.

▪ La ligne B du RER

1. Une ligne structurante...

La ligne B du RER constitue une épine dorsale du réseau de transport francilien sur l'axe Nord-Sud.

Cette ligne, qui transporte jusqu'à 870 000 voyageurs les jours de forte fréquentation, revêt une importance majeure pour le réseau de transport francilien et le fonctionnement de la région Ile de-France.

Elle permet la desserte de pôles universitaires, de recherche, de zones d'emplois, conférant à la ligne une variété d'usages qu'il convient de satisfaire grâce à un haut niveau de service, des temps de trajets compétitifs et des capacités de transports adaptées.

Il s'agit de la deuxième ligne francilienne par son trafic après le RER A.

Elle connaît une progression continue de sa fréquentation depuis plusieurs années :

- sur la partie SNCF, le nombre de voyages a augmenté de 23 % entre 1997 et 2000, pour atteindre aujourd'hui le chiffre de 280 000 voyages/jour ;
 - sur la partie RATP, le trafic a augmenté de 14 % entre 1998 et 2001, avec 570 000 voyages/jour.
- NOTA : Sur la partie au sud de Gare du Nord, à l'heure de pointe du matin, le tronçon le plus chargé, Cité Universitaire –Denfert-Rochereau, cumule 23 100 voyageurs par heure.*

2. ... qui mérite d'être améliorée

En 2003, le Schéma Directeur RER B Nord+ pointait déjà comme première priorité la nécessité d'adapter l'infrastructure au nord de la ligne pour restaurer un niveau de régularité satisfaisant.

Malgré l'amélioration dans les années 2000 de la performance, les résultats étaient loin d'être à la hauteur des attentes des voyageurs.

En plus de cette exigence d'amélioration du service, les évolutions d'usage de la ligne et la prise en considération de nouveaux projets de transports collectifs structurants ont rendu nécessaire un nouveau Schéma Directeur. Il devait permettre d'achever une restructuration complète et pérenne d'une ligne de RER très complexe

▪ Le schéma Directeur de la Ligne B du RER de 2013

3. Généralités

Le schéma directeur de la ligne B du RER résulte d'une réflexion commune de l'ensemble des partenaires (RATP, la SNCF, le STIF (devenue Ile de France Mobilités). Il vise à rappeler les actions en cours pour améliorer le fonctionnement de la ligne et à présenter des propositions concrètes à moyen terme et des orientations à plus long terme qui nécessiteront des études complémentaires.

Il a été approuvé par la décision du Conseil d'Administration du STIF n°2013/172 du 10 juillet 2013 et vient compléter et poursuivre la modernisation du RER B. Visant à améliorer le quotidien des voyageurs, il propose un certain nombre d'actions indépendantes de court et moyen termes qui permettront de **fiabiliser l'exploitation du RER B, de mieux gérer les situations perturbées et d'offrir aux usagers une information et un niveau de service fiables et de qualité**.

Depuis 2009, la RATP a mis en place une démarche globale (partagée avec Île-de-France Mobilités) lui permettant de se doter d'un véritable programme d'intervention multithématique pour répondre aux attentes des voyageurs ainsi qu'à ses missions de service et de gestion en tant qu'opérateur et gestionnaire du réseau : le Plan de Progrès des Espaces (PPE). En s'appuyant sur un diagnostic complet du réseau (gares et stations), le PPE permet de hiérarchiser selon différents axes d'intervention les projets sur l'ensemble des espaces RATP.

Cette démarche vise à identifier des priorités d'action, selon différents axes présentés ci-après, et à mutualiser les interventions, afin de minimiser les coûts et la gêne occasionnée par les travaux. Quatre axes d'interventions, pouvant être classés selon deux types, ont été identifiés :



Figure 1 : Axes de diagnostic du Plan de Progrès des Espaces, source : RATP

4. Ce que contient le Schéma Directeur du RER B de 2013

Le schéma directeur du RER B présente les principales orientations qui répondent aux objectifs suivants :

- Améliorer la ponctualité et la fiabilité d'exploitation de la ligne,
- Renforcer la sûreté des voyageurs,
- Mieux répartir l'occupation des trains,
- Offrir des rames confortables,
- Rénover les gares
- Assurer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite,
- Développer l'intermodalité,
- Faire évoluer l'offre de transport et mieux desservir la banlieue nord, en particulier le Parc International des Expositions de Villepinte et la zone d'activités de La Plaine.

Il présente également un certain nombre d'actions.

Les actions à court/moyen terme :

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE
RESTAURER UN NIVEAU DE RÉGULARITÉ SATISFAISANT
RÉNOVER LE MATÉRIEL ROULANT

Desserte renforcée du RER B sur voies dédiées au nord
Des études d'infrastructures nouvelles

- Le projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire dans ce contexte

Les travaux de Cité Universitaire s'inscrivent dans les opérations projetées pour améliorer le confort et la prise en charge des voyageurs, dont font partie :

- Saint-Michel Notre Dame : rénovation partielle de la gare, mis en sécurité, rehaussement des quais
- Port-Royal : Travaux de façade pour améliorer l'évacuation, rehaussement des quais, accessibilité
- Cité Universitaire : Désaturation de la gare, mécanisation d'un accès, rehaussement des quais
- Robinson : agrandissement du second accès, rehaussement des quais
- Denfert-Rochereau : désaturation des espaces, amélioration de l'évacuation, amélioration des correspondances, rehaussement des quais,
- La Croix de Berny : mise en accessibilité pour les UFR, rehaussement des quais, rénovation
- Information voyageurs : sonorisation des gares sud, amélioration de SIEL, écrans dédiés aux situations perturbées, information multilingue, application mobile, CIV Denfert-Rochereau
- Rehaussement partiel des quais (autres gares)
- St Rémy-Palaiseau (10 gares) : abris, amélioration et rehaussement des quais,
- Rénovation des MI84

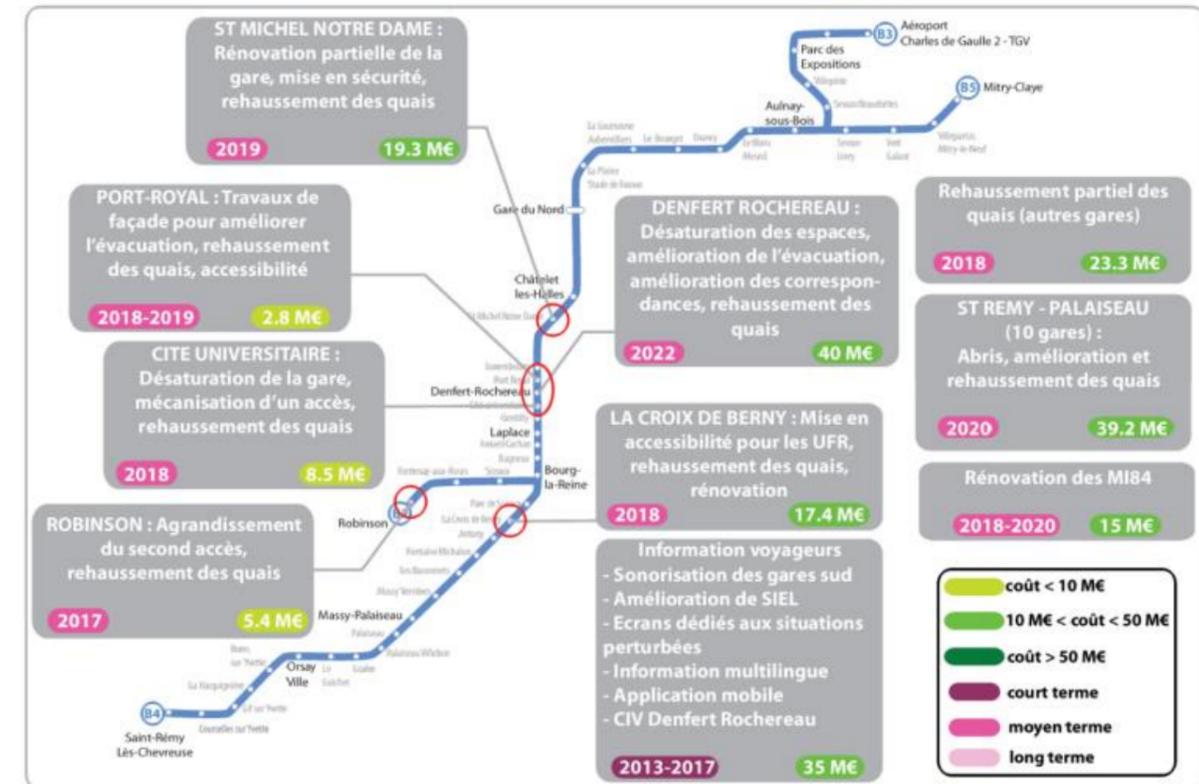


Figure 89 : Synthèse des opérations projetées pour améliorer le confort et la prise en charge des voyageurs

5. Le constat sur site

Le diagnostic fonctionnel réalisé pour la gare de Cité Universitaire a en effet mis en évidence un **besoin d'intervention sur les axes « accessibilité » et « désaturation »** :

Des phénomènes de saturation sont observés sur chacun des 2 quais, au droit des lignes de contrôle et au niveau des quais.

Le positionnement des lignes de contrôle dans un espace exigu et proche du quai accentue le phénomène de saturation. De plus, sur chaque quai, l'espace disponible ne permet pas de distinguer la zone de circulation de la zone d'attente.

Cette configuration est **source de conflit d'usages** entre les voyageurs en transit (entrants et sortants) et ceux en attente.

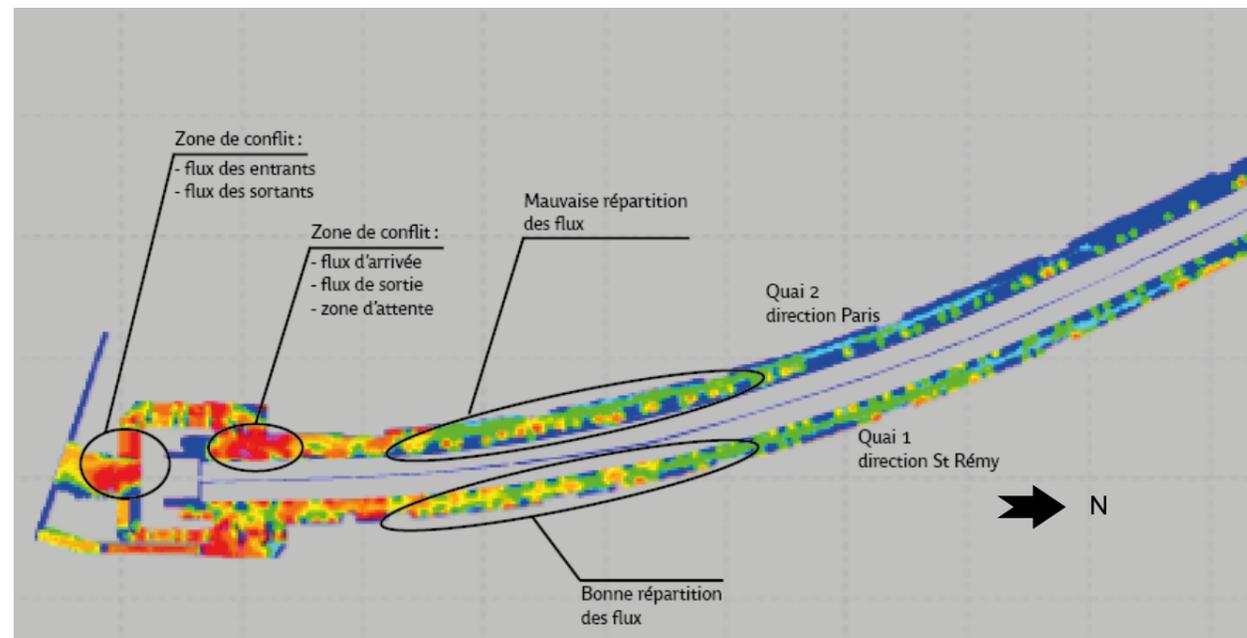
En 2015, une étude menée par le cabinet Ingérop a modélisé les flux 2030 dans l'espace actuel.

Cette prévision de trafic pour 2030 (9 000 entrants + sortants à l'heure de pointe du matin) a déjà été atteinte en mars 2019. C'est pourquoi la simulation Ingérop de 2015 illustre parfaitement l'état actuel et notamment de saturation des quais au droit des lignes de contrôle.

La crise du covid-19 a accéléré certaines évolutions de la mobilité (notamment lié au télétravail) et le niveau de trafic observé à l'hiver 2022/2023, dans un contexte d'offre dégradée par rapport à son niveau « plein trafic » d'avant-crise, restait encore en-deçà de la situation pré-crise pour la gare de Cité Universitaire et plus généralement sur les transports en commun.

On constate néanmoins en septembre 2023 que la reprise du trafic se poursuit, conséquence d'un retour progressif des niveaux d'offre en « plein trafic » et signe que les comportements de mobilité ne sont pas encore stabilisés. Des études avaient d'ailleurs montré que l'effet du télétravail pourrait n'engendrer qu'un retard de quelques années dans une dynamique de croissance toujours active compte tenu des évolutions urbaines à l'œuvre en Ile-de-France et des enjeux associés au climat.

On observe par ailleurs un déséquilibre accru des niveaux de fréquentation selon les jours de semaine qui impose aux projets de désaturation de cibler les jours forts.



Le phénomène de saturation constaté est visible au sud des quais, et notamment sur le quai 2 direction Paris, là où se cumulent :

- Les flux entrants
- Les flux sortants
- La zone d'attente en amont des appareils de validation en sortie
- La zone d'attente sur quai.

On constate que les flux se répartissent mieux sur le quai 1 direction St Rémy, grâce notamment :

- à la position en courbe du quai qui permet aux voyageurs de voir la totalité du quai et de les inciter à se répartir ;
- à un nombre d'appareil de validation mieux adapté au volume des flux sortants ;
- à des circuits distincts des flux entrants (escalier fixe) et sortants (escalier mécanique) garantissant un meilleur écoulement des flux

A l'inverse, sur le quai 2 direction Paris, les voyageurs ne voient pas l'extrémité nord des quais et rentrent au droit de la ligne de contrôle, et la circulation verticale est mutualisée pour les entrants et les sortants ce qui ralentit l'écoulement des flux en période de pointe.

Voici des photos des zones devant les lignes de contrôle côté quai (à gauche quai 2 et à droite quai 1) :



Des simulations de flux dynamiques de l'existant viennent également confirmer les précédents constats :

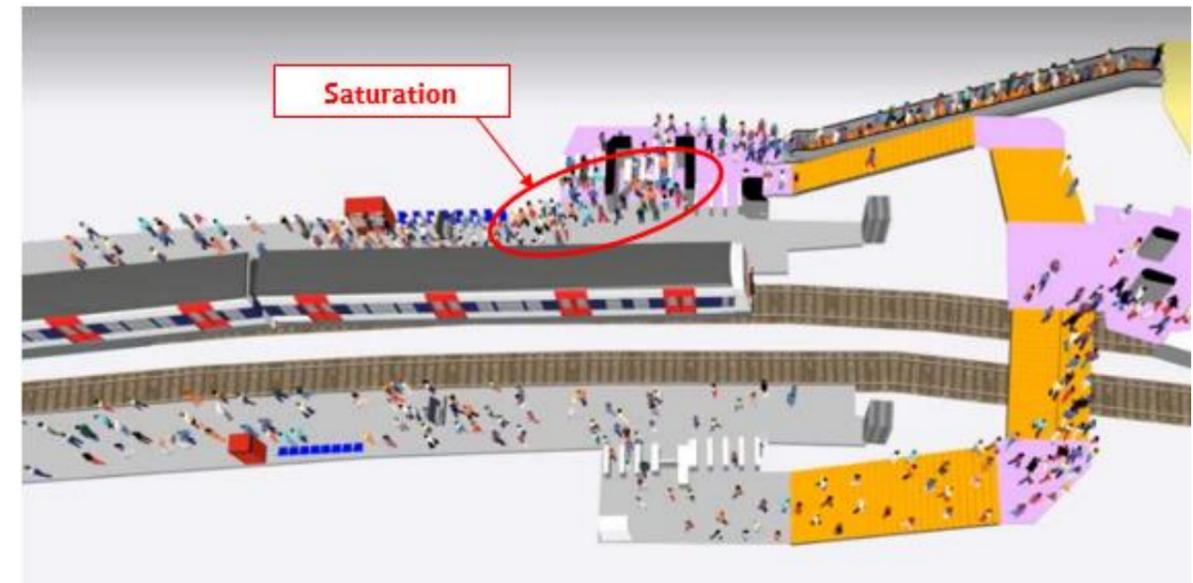


Figure 2 : Modélisation 3D des flux – Etat existant Quai 1, source : RATP

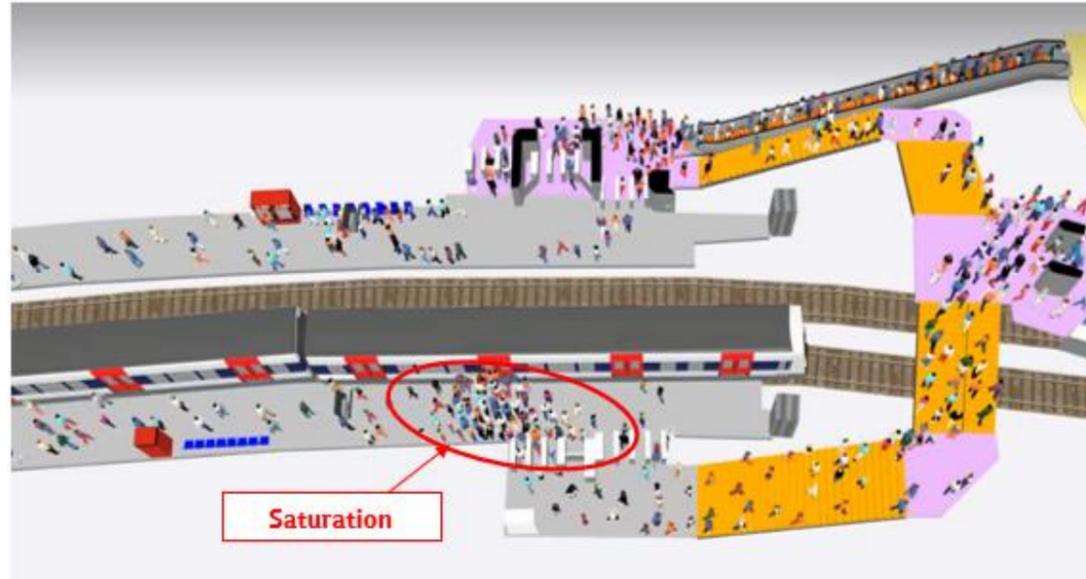


Figure 3 : Modélisation 3D des flux – Etat existant Quai 2, source : RATP

Concernant l'accessibilité, la gare est accessible aux Usagers en Fauteuils Roulants grâce à 2 ascenseurs menant aux quais et accessibles depuis le bâtiment voyageurs via des passages élargis motorisés (PEM).

Des améliorations pour les personnes présentant un handicap sensoriel ou cognitif sont nécessaires et prévues dans le cadre d'un projet dénommé EQUISENS, projet distinct du présent projet.

Enfin, seul le quai 1 est équipé d'un escalier mécanique permettant de sortir directement à l'extérieur de la gare, alors que le dénivelé est de l'ordre de 7,40m.

Afin de répondre à ces différents enjeux, le Schéma Directeur de la Ligne B Sud a validé la solution qui consiste à reconfigurer les circulations actuelles au niveau du quai, à créer un escalier mécanique sur le quai direction Paris de la gare de Cité Universitaire et à mettre à niveau tous les espaces de la gare en matière d'accessibilité aux personnes présentant des handicaps sensoriels et cognitifs.

6. D'autres projets connexes du Schéma Directeur qui permettront d'améliorer la situation en gare

Le projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire s'inscrit dans le cadre du développement de projets connexes concourant tous à l'amélioration de la situation en gare de Cité Universitaire.

Les principaux projets connexes liés au SDLB Sud sont :

1. Nouveau matériel MI20 :

Le projet MI20 est un projet lié au changement du matériel roulant et aux modifications des infrastructures que cela implique (atelier de maintenance, quais des gares...). Il ne présente pas d'interface technique avec le projet Cité Universitaire,

Le projet MI20 prévoit des travaux de rehaussement du quai 2, nécessitant une fermeture de gare à horizon 2030, soit à la fin de la mixité des trains. Ces travaux viseront à supprimer l'utilisation des plateformes mobiles existantes pour permettre aux UFR un accès direct entre les quais et les nouveaux trains.

Nota : L'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant des trains et des quais sera maintenue dans la gare tout au long du projet MI20.

2. Projet EQUISENS :

Le programme de la présente étude prévoit le déploiement des équipements EQUISENS.

II UN PROJET EN REPOSE AUX ENJEUX D'AMELIORATION DE LA LIGNE B DU RER

Le projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire permet donc de répondre à plusieurs enjeux d'intérêt général :

Fluidité : Le projet inclut la réimplantation et la reconfiguration des lignes de contrôle dans les couloirs d'accès ainsi qu'une réorganisation des accès aux quais qui permettront de créer des zones de dégagement et **dissocieront les flux entrants et sortants**, illustré ci-dessous. Ces modifications **amélioreront la fluidité du parcours voyageur en facilitant les déplacements** dans les deux sens vis-à-vis des quais en particulier lors des périodes de forte affluence.

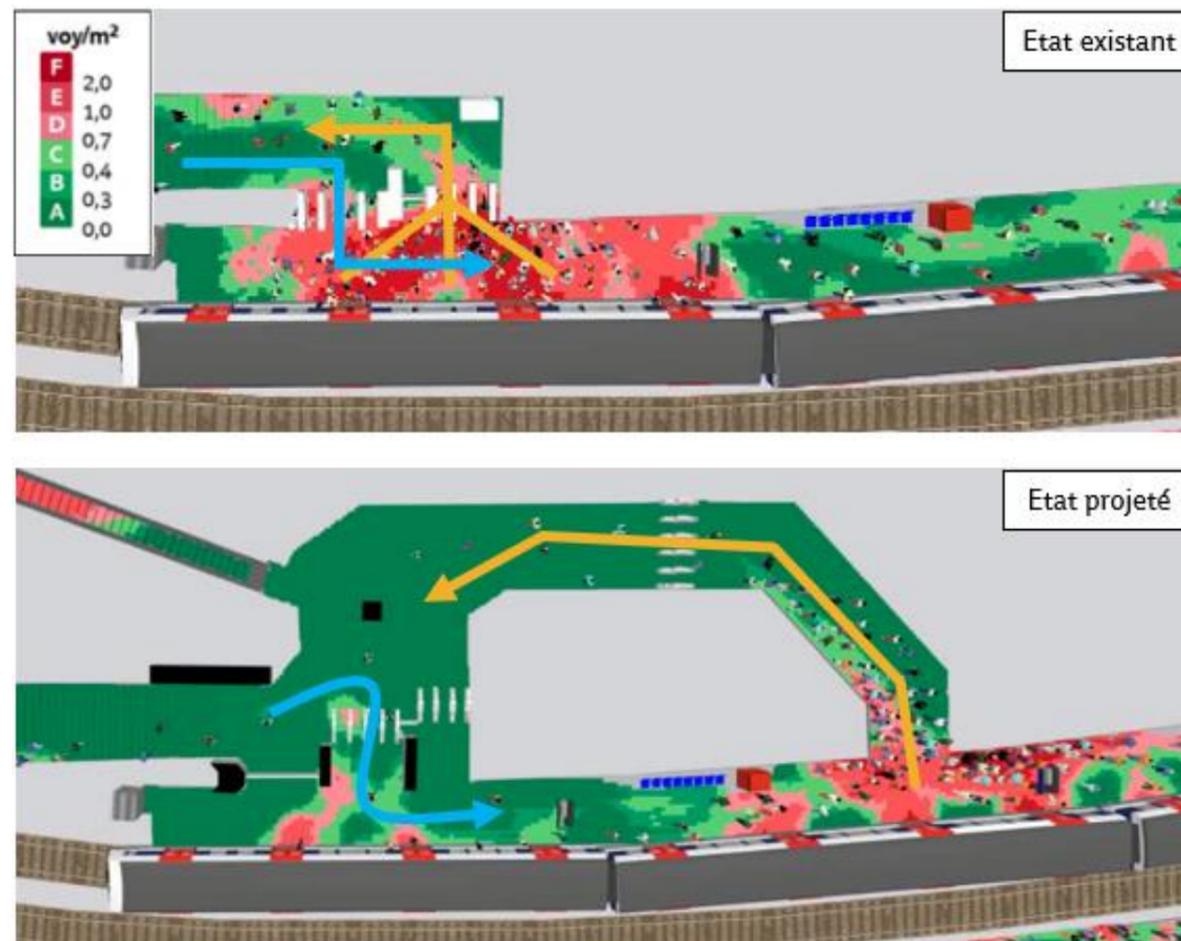


Figure 4 : Etat des densités simulées à l'arrivée d'un RER – quai 2, source : RATP

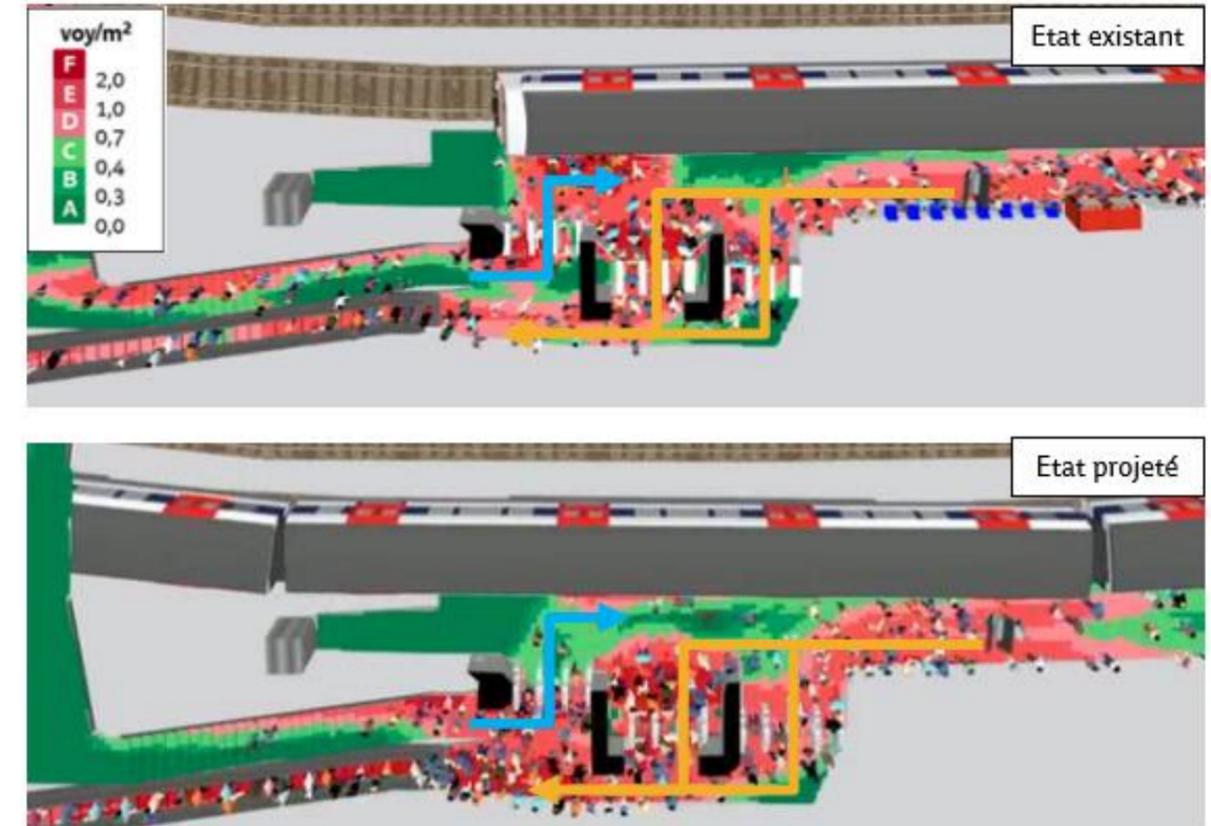


Figure 5 : Etat des densités simulées à l'arrivée d'un RER – quai 1, source RATP

Confort : Le nombre important de passages sur les quais nuit à la fluidité des accès et créé des conflits de flux. La réorganisation des flux en pacifiant la montée et la descente des trains et la création d'un escalier mécanique à la montée améliorera le confort des voyageurs. Il en va de même pour la **mise en place de dispositifs facilitant les déplacements** dans les espaces : nouveaux traitements (contremarches contrastées, nez de marche, bandes d'éveil et de vigilance), balises sonores, mains courantes et signalétique adaptées.

Sécurité : La gare de Cité Universitaire accueille près de 53 600 passages quotidiens (entrants et sortants) pour un jour ouvré dont 9 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin. La gare montre un problème de saturation réel en heure de point du fait de la configuration des accès au niveau du quai 2 (vers Paris). Le projet **améliora la fluidité des flux et réduira l'accumulation des voyageurs sur les quais**.

Régularité : Le projet permettra la diminution de l'accumulation des voyageurs sur la gare et **la réduction des impacts sur l'exploitation du RER B**.

Accessibilité : Le projet, particulièrement la création d'un escalier mécanique, **facilitera l'accès aux quais pour l'ensemble des voyageurs de la ligne RER B notamment pour les personnes à mobilité réduite. L'accessibilité sera également améliorée pour les personnes souffrant d'un handicap sensoriel et cognitif** grâce au déploiement des aménagements Equisens (Equipements et aménagements des espaces à destination des personnes déficientes sensorielles) dans tous les espaces de la gare.



Figure 6 : photomontages de l'insertion de l'escalier mécanique depuis le boulevard Jourdan (images non contractuelles)

Globalement, le projet de désaturation permettra également d'améliorer l'attractivité des transports en commun en offrant aux usagers une information et un niveau de service fiables et de qualité.

Ces améliorations permettent de répondre aux objectifs de développement durable et de mobilité bas-carbone fixés dans les documents communaux notamment dans le projet d'aménagement et de développement durables du PLU de Paris et dans les documents supra-communaux comme le Schéma Directeur de la région d'Ile-de-France (voir la pièce C pour précisions).

III UN PROJET EN EVOLUTION DEPUIS 2013

Le projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire s'inscrit dans une démarche de développement durable, en cohérence avec la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC).

Depuis 2013, des études préliminaires et avant-projet ont été menées autour de plusieurs solutions techniques engendrant une variation des impacts en phases travaux et exploitation.

La RATP et les Services Instructeurs ont ainsi étudié 6 versions de projets dont 3 portés jusqu'en études d'avant-projet pour réduire au minimum nécessaire les impacts sur son environnement, et notamment sur le parc et ses arbres.

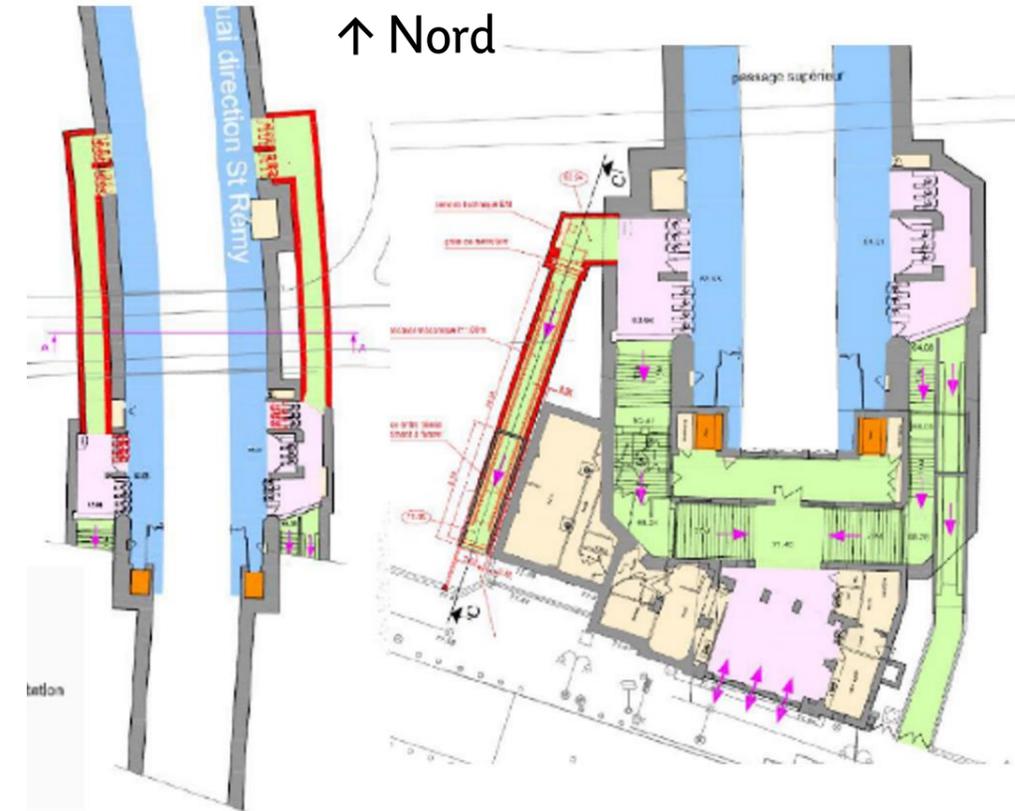


Figure 7 : Plans des scénarios pré-faisabilité de 2013, source : RATP

Le scénario de 2013, inscrit au schéma directeur de la ligne B, envisageait la création de longs couloirs latéraux souterrains symétriques sur les deux quais. Le besoin d'abattage d'arbres était important, y compris pour des arbres jugés remarquables par les services de la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement.

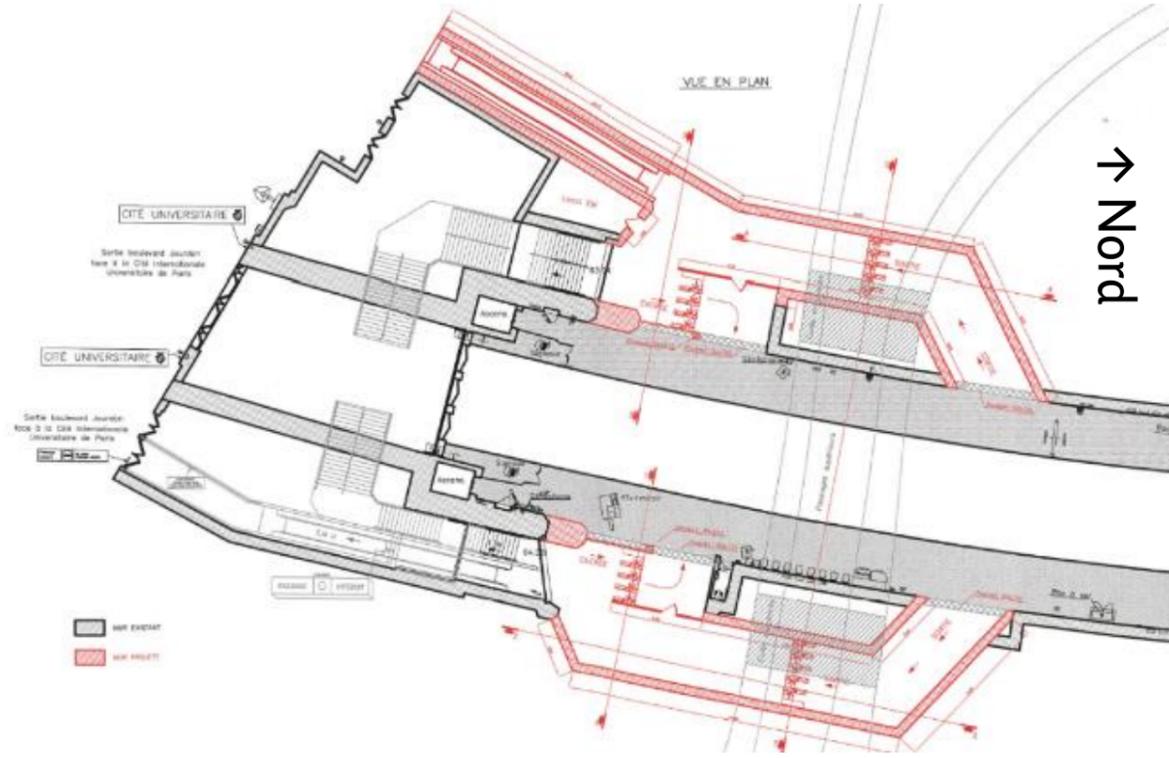


Figure 8 : Plans du scénario faisabilité de 2015, source : RATP

Les études de 2015 se sont portées sur un scénario moins intrusif dans le parc avec la réduction de la longueur des couloirs souterrains. Mais les reconnaissances géotechniques effectuées en cours d'étude ont révélé la géométrie des culées de la passerelle existante sur site et n'ont pas permis de confirmer ce scénario.

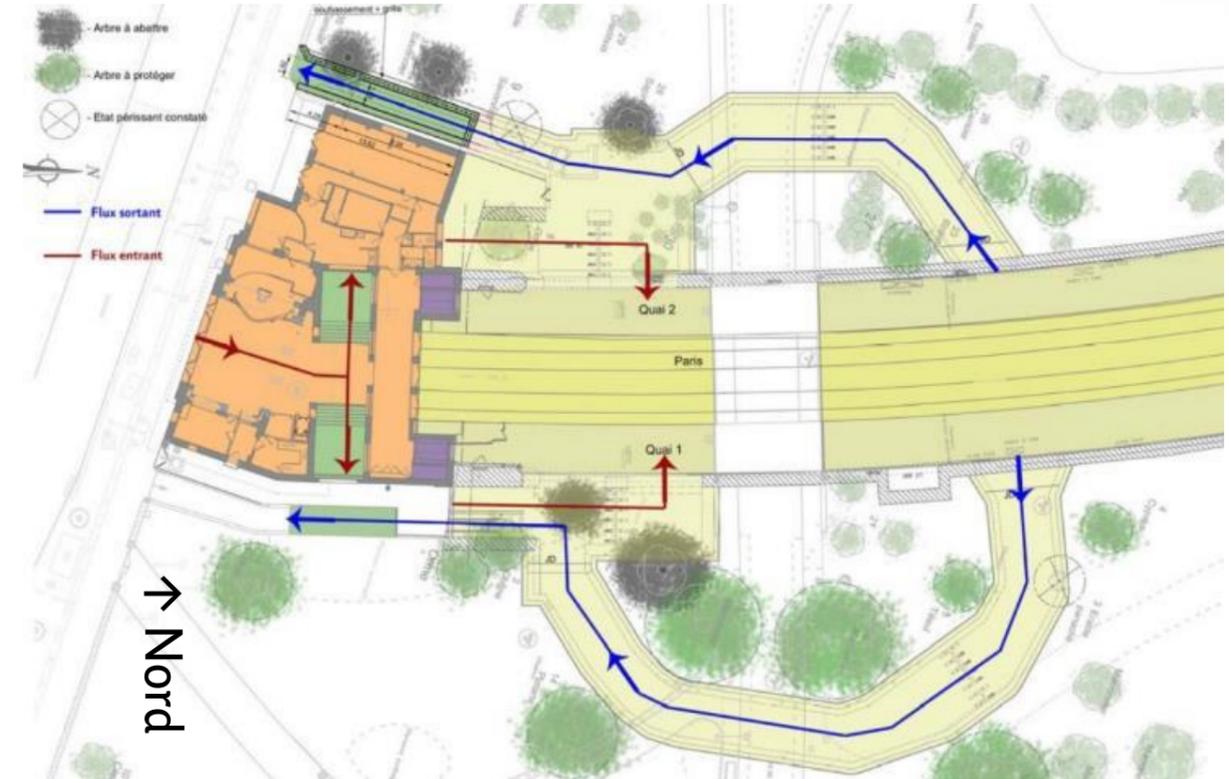


Figure 9 : Plan de la solution issue de l'avant-projet de 2017, source : RATP

Les études de 2017, à la demande des services instructeurs, ont adapté la géométrie des couloirs à l'implantation des arbres en surface afin de réduire au minimum l'impact des ouvrages sur les arbres existants. Cependant la proximité de notre ouvrage vis-à-vis de deux marronniers jugés remarquables sur le côté Est (quai direction Saint-Rémy-Lès-Chevreuse) n'a pas permis d'aboutir à un consensus avec les services instructeurs.

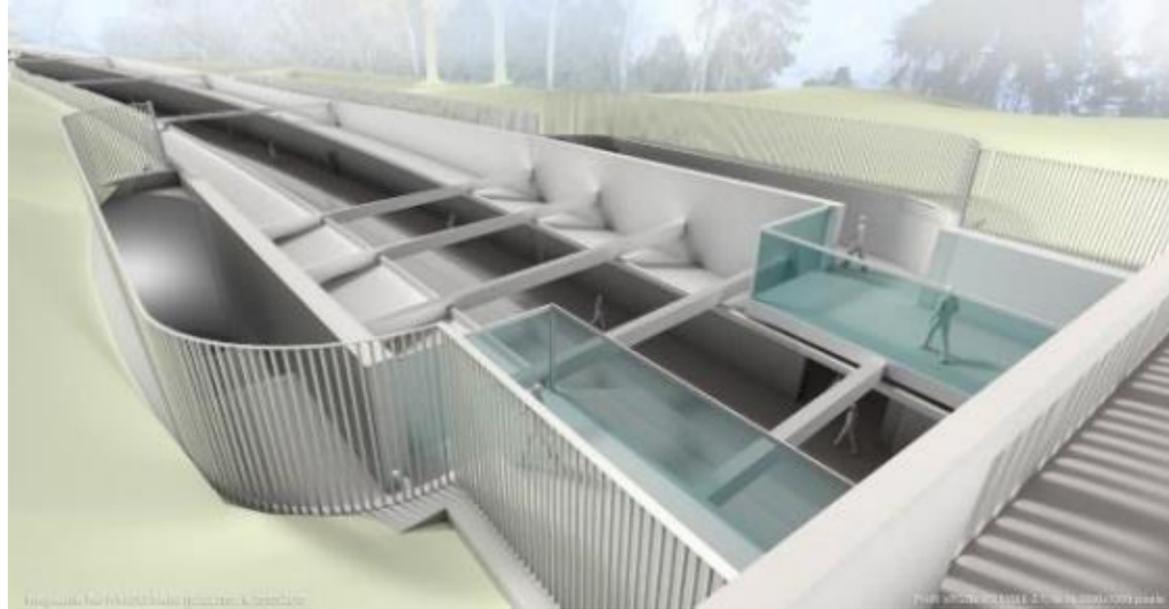


Figure 10 : Visuel d'un scénario alternatif de 2019, source : RATP

Ainsi en 2019, un scénario poussé par l'ABF et l'Inspection des Sites a été étudié par la RATP, avec des couloirs latéraux à ciel ouvert. Ce scénario n'a finalement pas été retenu car il ne permettait pas de réduire le nombre d'arbres impactés et son impact visuel dans le parc après travaux était plus conséquent que les précédentes versions étudiées.

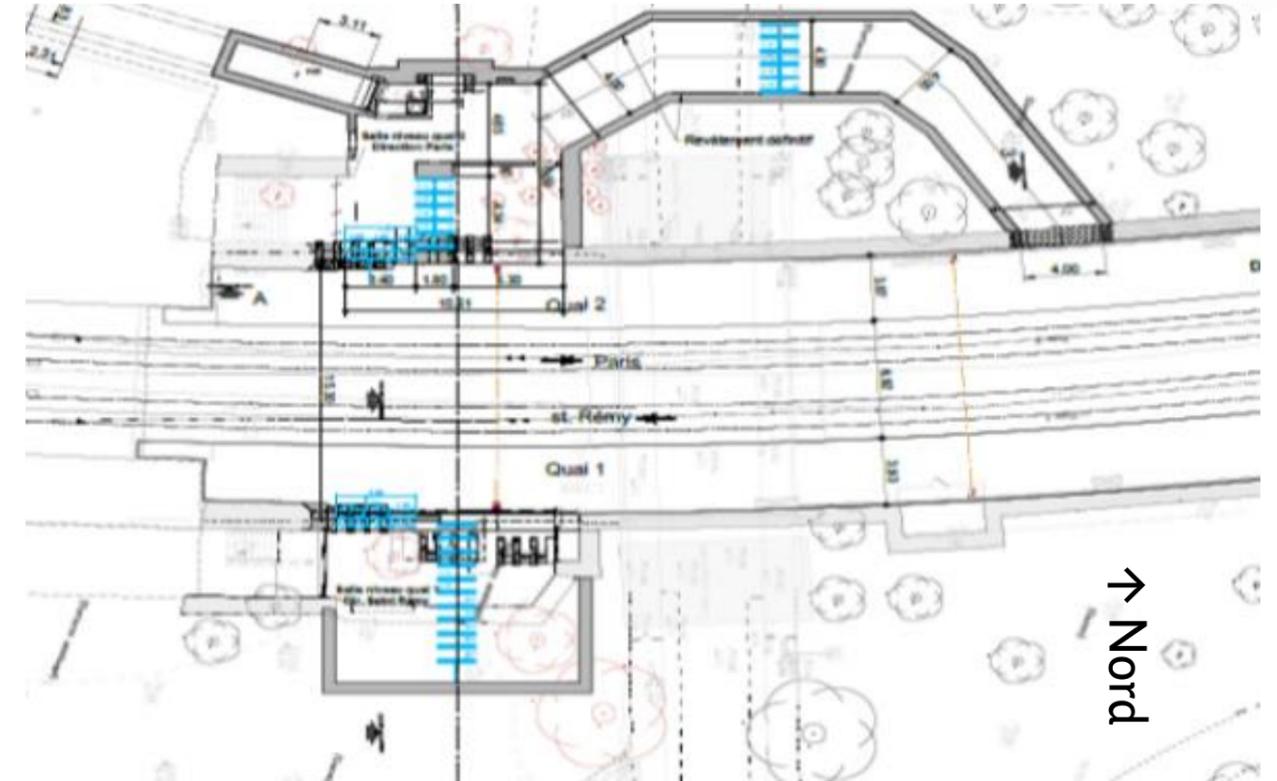


Figure 11 : Plan de la solution issue de l'avant-projet de 2021, source : RATP

En 2021, la RATP a retravaillé le scénario de 2017 en réduisant l'impact sur le côté Est (quai direction Saint-Rémy-Lès-Chevreuse) en privilégiant l'agrandissement de la salle d'échange plutôt que la création d'un couloir. Un des marronniers jugés remarquables restait impacté par cette version qui n'a donc pas abouti.

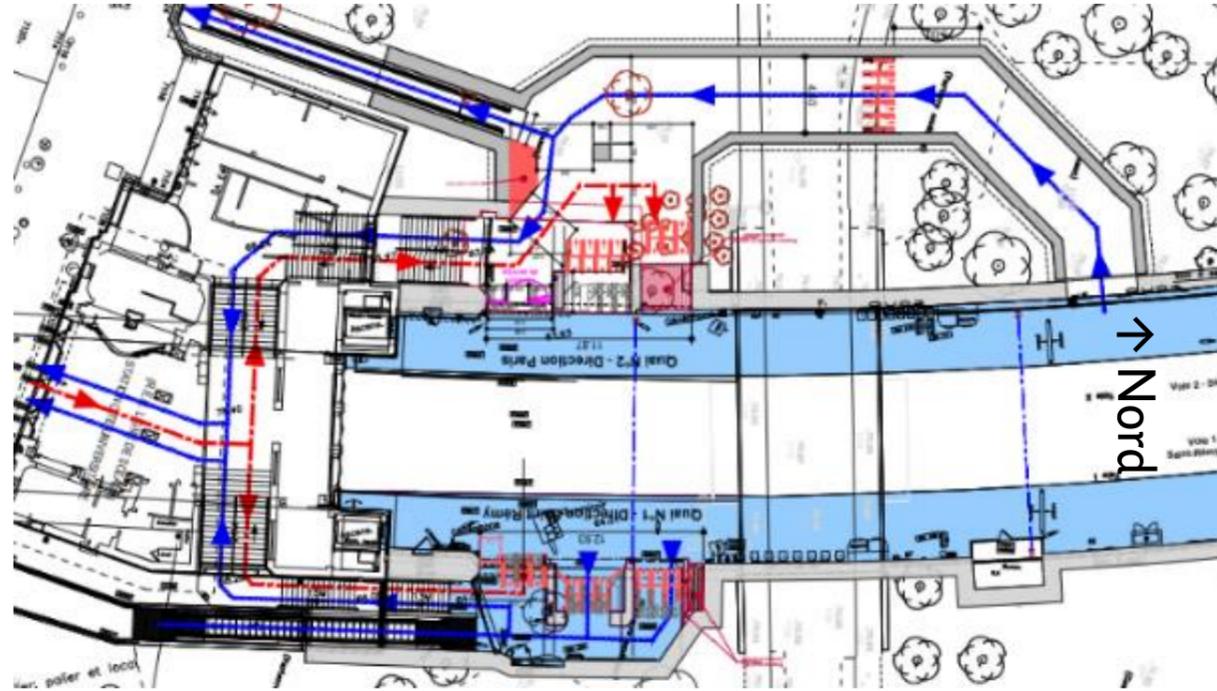


Figure 12 : Plan de la solution issue de l'avant-projet de 2022, source : RATP

Enfin, le scénario actuel étudié dès 2022 a permis de réduire au minimum ses impacts tant sur la partie Ouest, par la géométrie du couloir qui s'est adaptée aux implantations des arbres existants en surface, que sur la partie Est, par la limitation des interventions à la reconfiguration et à l'agrandissement de la ligne de contrôle sans impact sur le génie civil existant et donc sur le parc en partie Est de la gare.

Ces nombreuses études ont ainsi permis de **réduire la surface des travaux, le nombre d'arbres impactés et de sauvegarder les arbres jugés remarquables** (marronniers et cèdre de plus de 70 ans).

Toujours dans une recherche de minimisation de ses impacts dans le Parc Montsouris, la RATP s'est adjoint les services d'une agence paysagiste et d'un cabinet portant une mission d'économie circulaire afin de **revaloriser les espaces touchés par le projet et de réduire son impact environnemental**.

Un dossier de valorisation a été mené en concertation avec les Services de l'Etat pour accompagner les travaux de mesures de préservation et de protection de la faune et la flore et proposer au terme des interventions sur site une **replantation des espaces en harmonie avec l'esprit du parc et de son plan de gestion**.

Le projet paysager, avec ses reimplantations d'arbres, fait l'objet d'une **compensation à volume foliaire à maturité supérieur à celui de l'état existant**.

L'étude de la fonctionnalité écologique du projet menée par la société EVINERUDE a conclu qu'« à long terme, les travaux n'entraîneront pas d'impact sur le parc et ses fonctionnalités écologiques. En effet, elles seront même améliorées avec plus d'arbres, de tailles variées, qu'avant le projet mais également des habitats plus variés avec une strate vivace, arbustive et arborée en connexion les unes avec les autres, créant des habitats de reproduction, d'alimentation et de repos pour tout groupe de faune.

Ainsi, le projet aura un impact positif sur la faune, la flore et les fonctionnalités écologiques du secteur de la gare Cité Universitaire et du Parc Montsouris. »

De plus les transformations de la gare RER B de Cité Universitaire induisent des évolutions concernant la notion d'évacuation de la gare. Ainsi le projet prévoit la création d'issues de secours en bout de quais afin d'ajouter un dégagement supplémentaire utilisé uniquement en cas d'évacuation de la gare.

Ces sorties n'ont pas d'impact sur le parc et ne nécessitent pas d'abattage d'arbres ou de terrassement.

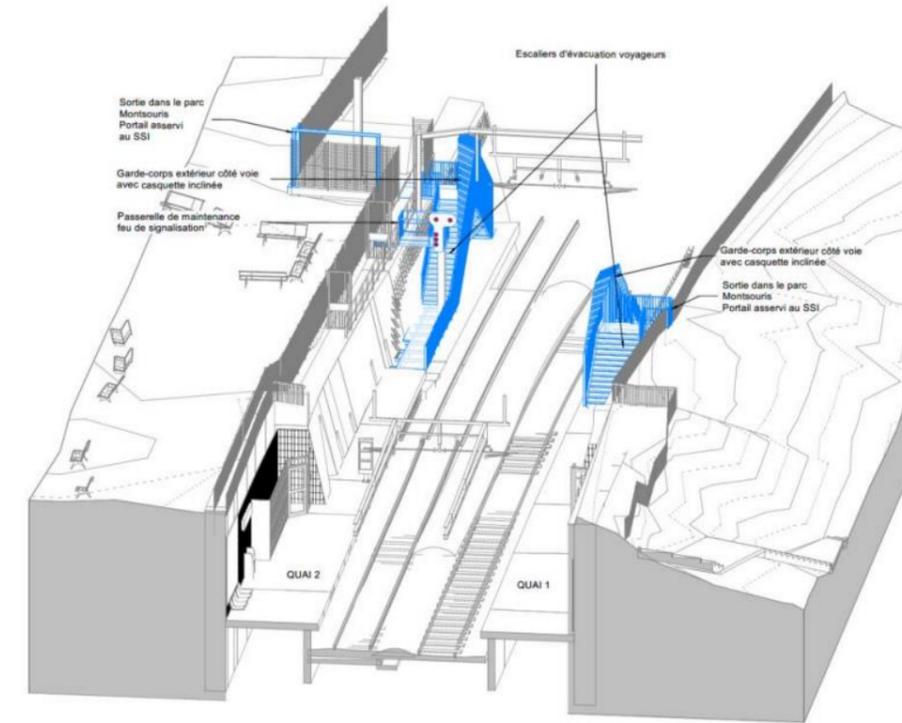


Figure 13 : Vue en perspective des issues de secours de bouts de quai

Seul un emmarchement en bois sera créé pour l'issue de secours du quai direction Saint Rémy-Lès-Chevreuse qui s'inscrira dans le relief existant du parc.



Figure 14 : Photomontage de l'embranchement prévu pour l'issue de secours du quai direction Saint-Rémy-Lès-Chevreuse.

IV UN PROJET CONCERTÉ

La concertation publique organisée par la RATP avec la Mairie de Paris du 22 mars au 20 avril 2017 à Paris 14^{ème} a confirmé l'opportunité du projet : **le projet est souhaité et attendu, son opportunité fait consensus**. Le bilan de la concertation est joint en annexe de la pièce E.

V ANNEXES

V.1. DOSSIER DE VALORISATION PAYSAGERE SEPTEMBRE 2023

V.2. PROJET PLAN MASSE DETAILLE



DESATURATION DE LA GARE DE CITE UNIVERSITAIRE



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PIECE C : MISE EN COMPATIBILITE PLU DE PARIS

NOVEMBRE 2023



Dossier réalisé par  setec

SOMMAIRE

I. Procédure de mise compatibilité du Plan Local d'Urbanisme	C3
I.1. PLU en vigueur.....	C3
I.2. Objet et cadre de la mise en compatibilité.....	C3
II. Analyse de la compatibilité avec le document d'urbanisme	C5
II.1. Le règlement.....	C5
II.2. Les orientations d'aménagement et de programmation.....	C7
II.3. Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD).....	C9
III. Mise en compatibilité du document d'urbanisme	C10
III.1. Le règlement.....	C10
III.2. Les plans de zonage.....	C10
IV. Articulation et compatibilité du projet et de la mise en compatibilité avec les documents supra-communaux	C16
IV.1. Schéma Directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF).....	C16
IV.2. Plan de déplacement urbains de la région Ile-de-France (PDUIF).....	C16
IV.3. Schéma régional de cohérence écologique d'Ile-de-France (SRCE).....	C16
IV.4. Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE).....	C17
IV.5. Plan Climat-Air-Energie Métropolitain (PCAEM).....	C17
IV.6. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands.....	C17
IV.7. Schéma Métropolitain de Cohérence Territoriale du Grand Paris (SCOT).....	C17
V. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité	C19
V.1. Préambule.....	C19
V.2. Résumé non technique.....	C19
V.3. Analyse de l'état initial.....	C19
V.4. Incidences notables probables de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux.....	C22
V.5. Solutions de substitutions envisagées et raisons du choix effectué pour le projet.....	C22
V.6. Présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.....	C22

V.7. Critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets du document sur l'environnement	C28
VI. Annexes	C29
VI.1. Diagnostic écologique octobre 2022.....	C29
VI.2. Etude de la fonctionnalité écologique juillet 2023.....	C29

Liste des figures

Figure 1 : Plan des emplacements réservés, source : PLU Paris.....	C6
Figure 2 : Orientations d'Aménagement et de Programmation en faveur de la cohérence écologique, source : PLU Paris.....	C8
Figure 3 : Légende du PLU de Paris, source : PLU de Paris.....	C11
Figure 4 : Extrait du PLU de Paris avant et après mise en compatibilité pour l'EBC, source : PLU Paris... ..	C12
Figure 5 : Extrait élargi du PLU de Paris avant et après mise en compatibilité pour l'EBC, source : PLU Paris.....	C13
Figure 6 : Vue éloignée de l'extrait du PLU de Paris avant mise en compatibilité pour l'EBC, source : PLU Paris.....	C14
Figure 7 : Vue éloignée de l'extrait du PLU de Paris après mise en compatibilité pour l'EBC, source : PLU Paris.....	C15
Figure 8 : Photos de l'actuel bâtiment voyageur et de son environnement proche (Cité Universitaire, boulevard Jourdan, Tram T3).....	C20
Figure 9 : Synthèse des enjeux environnementaux du projet, source : Setec.....	C21
Figure 10 : Dispositifs de conservation et de palissage en phase travaux, source : Graphyte.....	C22
Figure 11 : Méthode d'abattage des arbres gîte potentiel, source : Graphyte.....	C22
Figure 12 : Exemple de gîtes artificiels provisoires, source : Graphyte.....	C23
Figure 13 : Impact du projet et des travaux sur le parc Montsouris, source : Graphyte.....	C24
Figure 14 : Palette végétale des arbres plantés.....	C26
Figure 15 : Plan de plantation du projet, source : Graphyte.....	C27

Liste des tableaux

Tableau 1 : Principaux enjeux environnementaux du projet, source : Evinerude et Setec.....	C20
--	-----

I. PROCEDURE DE MISE COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure régie par le code de l'urbanisme conformément aux articles L. 153-54 à 153-59, R. 153-13 et R. 153-14.

La notion de compatibilité est définie par la jurisprudence comme « *la non-contrariété avec les options fondamentales* » du document d'urbanisme.

La compatibilité est donc remplie à la double condition que :

- L'opération ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune,
- L'opération ne méconnaisse pas les dispositions du/des règlement(s) de la (des) zone(s) dans laquelle (lesquelles) sa réalisation est prévue.

I.1. PLU EN VIGUEUR

I.1.1. Présentation du PLU en vigueur

La présente procédure vise à mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Paris avec le projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire situé dans le département de Paris.

Le PLU a été approuvé les 12 et 13 juin 2006. Il couvre le territoire communal, à l'exception des secteurs sauvegardés du Marais et du 7^e arrondissement régis par des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur et du jardin du Luxembourg.

La dernière version en vigueur du PLU porte la mise en compatibilité des sites "Miollis" (arrêté préfectoral du 18 novembre 2022 rendu opposable le 6 décembre 2022) et "Fort Neuf de Vincennes" (arrêté préfectoral du 24 novembre 2022 rendu opposable le 13 décembre 2022).

Une démarche de révision du PLU est en cours, elle vise la prise en compte des enjeux de la transition énergétique et la réponse aux attentes de la population en matière de protection de l'environnement et du cadre de vie.

Sur la commune de Paris, trois aménagements sont à prévoir dans le cadre du projet :

- Nouvelle configuration des accès aux quais en dissociant les flux entrants et sortants avec la création d'un nouveau couloir souterrain quai 2 direction Paris,
- Création d'un escalier mécanique reliant le quai 2 direction Paris au boulevard Jourdan,
- Création des issues de secours sur les quais imposés par un classement en 4^{ème} catégorie de la gare.

Les trois aménagements se situent dans la zone Urbaine Verte (UV) et un Espace Boisé Classé (EBC).

Une démarche de révision du PLU est en cours, elle vise la prise en compte des enjeux de la transition énergétique et la réponse aux attentes de la population en matière de protection de l'environnement et du cadre de vie.

I.1.2. Détermination des PLU nécessitant d'être mis en compatibilité avec les documents d'urbanisme

Cette partie expose les raisons qui implique de recourir à une MECDU pour la commune de Paris.

Les trois aménagements se situent dans les zonages UV et un EBC. Les restrictions liées à l'EBC n'autorisent pas la réalisation des aménagements prévues dans le cadre de la désaturation de la gare de Cité Universitaire, notamment l'abattage de 9 arbres, et aucune mention n'autorise les aménagements liés à ce projet. De ce fait la présente MECDU est réalisée pour permettre la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme de la commune de Paris.

I.2. OBJET ET CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

I.2.1. Objet de la mise en compatibilité

Le présent dossier, établi conformément aux articles L. 153-54 à L. 153-59, R. 153-13 et R. 153-14 du code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris, nécessaire au projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire.

D'un point de vue technique, le document d'urbanisme doit permettre l'opération à venir, afin de préserver l'espace nécessaire à son implantation face à d'autres projets d'aménagement. Ainsi, tout nouveau projet de développement communal ou d'aménagement d'infrastructure soumis au document d'urbanisme prendra en compte l'opération afin de ne pas compromettre la réalisation.

I.2.2. Insertion de la procédure de la mise en compatibilité dans les procédures réglementaires

La procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme s'organise en même temps que la procédure de déclaration de projet, à laquelle elle est directement rattachée.

I.2.2.1. Avis de L'Autorité environnementale (Ae)

Tout projet soumis à évaluation environnementale doit faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

Pour le projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, est la formation d'Autorité environnementale (Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). Ces derniers ont rendu un avis concluant que le projet n'a pas d'incidences significatives sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement.

L'avis rendu par l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale faite par le Maître d'Ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet. Il vise également à garantir la bonne information du public sur les enjeux environnementaux et sanitaires.

1.2.2.2. L'examen conjoint des « personnes publiques associées » (PPA)

Préalablement à l'enquête publique, une réunion « d'examen conjoint » avec les Personnes Publiques Associées est organisée, conformément à l'article L. 153-52 du code de l'urbanisme. La réunion d'examen conjoint se déroule en présence de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, et des personnes publiques associées prévues aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme.

À l'issue de la réunion d'examen conjoint, un procès-verbal est rédigé et joint au dossier de mise en compatibilité.

À compter de la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, et jusqu'à la déclaration de projet, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

1.2.2.3. Le rapport de la commission d'enquête

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête précisent les échanges et observations émises, durant la procédure d'enquête publique, sur l'ensemble des thématiques dont la mise en compatibilité. La commission d'enquête donne également son avis sur les modalités proposées pour la mise en compatibilité.

1.2.2.4. Avis des communes / EPCI concernés

Lorsqu'il reçoit les conclusions de la commission d'enquête, le préfet chargé de l'organisation de l'enquête publique transmet, pour avis, à la commune ou à l'Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) compétent :

- Le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme,
- Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint,
- Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête.

La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre cet avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme devient exécutoire dès lors que la déclaration d'intérêt général est publiée, conformément aux dispositions de l'article L. 153-58 du code de l'urbanisme.

II. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE AVEC LE DOCUMENT D'URBANISME

Le présent chapitre analyse la compatibilité du projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris.

Sont analysés les 3 documents d'urbanismes opposables :

- Le règlement du PLU de Paris,
- Le plan de zonage,
- Les orientations d'aménagement et de programmation.

II.1. LE REGLEMENT

Certaines conditions relatives aux occupations et utilisations du sol prescrites dans l'article UG.2 du tome I du règlement du PLU de la ville de Paris s'appliquent au projet. **Ici, le projet se situe dans une zone Urbaine Verte (UV) et un Espace Boisé Classé (EBC).**

Les restrictions liées à l'Espace Boisé Classé n'autorisent pas la réalisation des aménagements prévus dans le cadre de la désaturation de la gare Cité Universitaire et aucune mention n'autorise ces aménagements.

II.1.1. Les zones urbaines vertes

Également, le parc est inscrit en Zone Urbaine Verte (UV) dans PLU de Paris. Dans cette zone, les constructions, installations et travaux divers de quelque nature que ce soit, à l'exception des travaux d'accessibilité, d'hygiène, d'isolation phonique ou thermique ou de sécurité, sont soumis aux conditions et restrictions décrites dans l'article UV.2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières du PLU de Paris : « *Sont admises dans toute la zone :*

- *les reconstructions, extensions, rénovations et modernisations de constructions, installations et ouvrages existants, et notamment les interventions visant à améliorer leur accès, desserte, sécurité ou fonctionnalité*
- *[...] les ouvrages d'infrastructures terrestres et fluviales tels que ponts, passerelles, escales fluviales, ouvrages de ventilation des réseaux de transport. »*

Les aménagements projetés en zone UV sont donc compatibles avec le PLU.

II.1.2. Les espaces boisés

Le parc Montsouris est un Espace Boisé Classé (EBC) au titre du Code de l'Urbanisme. Selon l'article UV13.3- Espace boisé classé du PLU de Paris : « *Les espaces boisés classés indiqués aux documents graphiques du règlement sont soumis aux dispositions des articles L.113-1 et suivants du Code de l'urbanisme* ».

D'après l'article L 113-2 du Code de l'Urbanisme, les EBC sont des espaces à conserver, à protéger ou à créer, interdisant tout changement d'affectation. Toutes coupes ou abattages d'arbres doivent faire l'objet d'une déclaration administrative et sont soumis à l'avis de la Commission Départementale de la Nature, du Paysage et des Sites.

Le projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire prévoit l'abattage de 9 arbres et de quelques massifs d'arbustes et fleurs dans cette zone, détaillé dans la section V.6. PRESENTATION DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION.

Une mise en compatibilité est requise préalablement aux travaux pour la zone située dans l'EBC.

II.1.3. Les emplacements réservés

Aucun emplacement réservé n'est situé sur la zone du projet, comme illustré ci-dessous.

Les aménagements projetés sont donc compatibles avec les emplacements réservés.

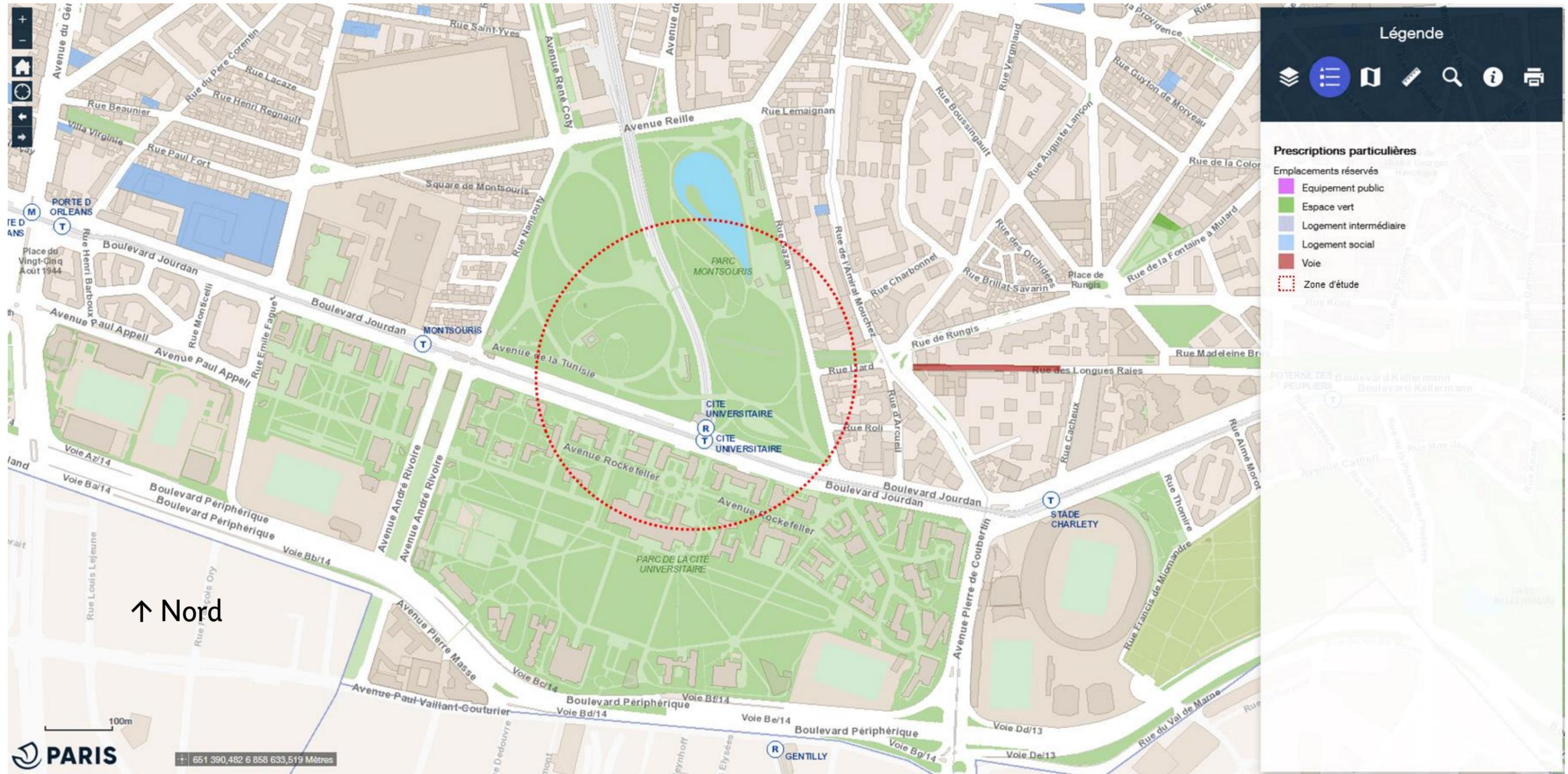


Figure 1 : Plan des emplacements réservés, source : PLU Paris

II.2. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les orientations d'aménagement et de programmation s'appliquent à des secteurs à améliorer, réhabiliter, reconstruire ou développer. Elles ont pour but la réalisation d'aménagements pour améliorer l'environnement, le paysage et le patrimoine culturel.

Le secteur de la gare de Cité Universitaire est concerné par les orientations d'aménagement et de programmation mises en place sur l'ensemble du territoire parisien mais ne fait pas l'objet de mesures spécifiques par quartier ou secteur.

Le projet est concerné par les orientations générales suivantes :

- Préserver et renforcer les réservoirs de biodiversité des Bois, tout en maintenant leur vocation multifonctionnelle,
- Préserver la Seine, seul réservoir de biodiversité continu à l'échelle parisienne, et les autres cours et plans d'eau et reconquérir les berges et les corridors alluviaux, tout en garantissant leur accès au public,

- Pérenniser les espaces verts et de loisirs, en renforçant leur biodiversité,
- Relier les espaces verts et de loisirs et diffuser la biodiversité,
- Préserver les continuités écologiques d'intérêt régional,
- Relier les espaces verts et de loisirs d'intérêt régional,
- Préserver et mettre en valeur la couronne (ceinture verte de Paris), principal lieu d'interconnexion du territoire parisien avec les continuités écologiques franciliennes.

Le projet ne vient pas contredire ces différentes orientations d'aménagement et de programmation et de ce fait, aucune mise en compatibilité n'est nécessaire. Le projet par son volet paysager vient valoriser l'espace vert à proximité de la gare en améliorant et pérennisant le parc dans ses fonctionnalités écologiques (plus d'arbres propices à la faune locale notamment).

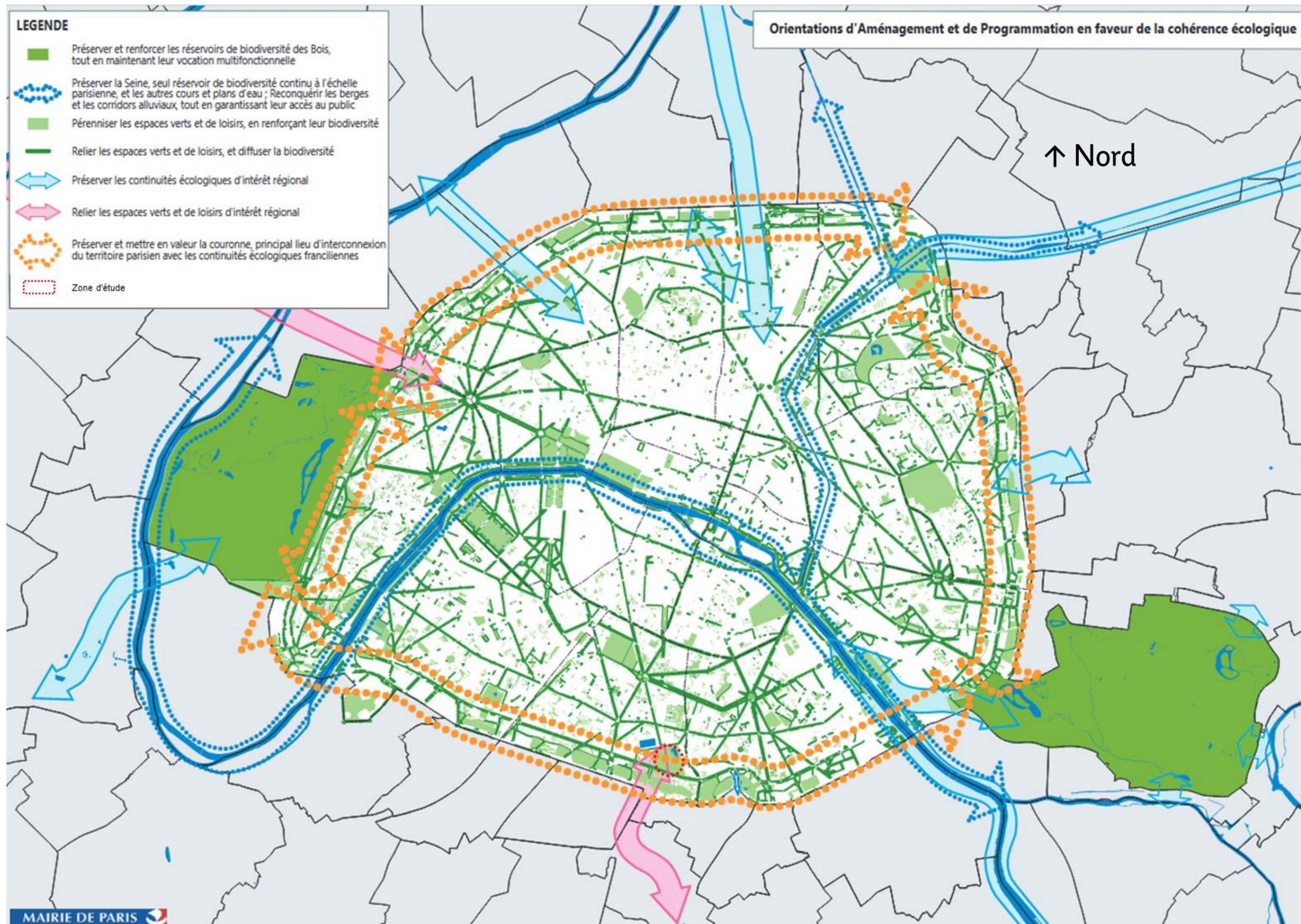


Figure 2 : Orientations d'Aménagement et de Programmation en faveur de la cohérence écologique, source : PLU Paris

II.3. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) de Paris reflète des principes de développement durable et définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme de la Capitale pour les 15 prochaines années.

Il s'articule autour de trois objectifs majeurs déclinés en sous-objectifs:

- Améliorer le cadre de vie de tous les Parisiens dans une conception durable de l'urbanisme :
 - o Mettre en valeur le paysage architectural et urbain de Paris
 - o Rendre les espaces libres plus agréables et développer la trame verte de Paris
 - o Mettre en valeur la Seine et les canaux – Redécouvrir la Bièvre
 - o Améliorer la qualité des espaces publics et la sécurité des déplacements
 - o Faire respirer Paris : une nouvelle politique des déplacements
 - o Offrir un meilleur environnement
- Promouvoir le rayonnement de la capitale et stimuler la création d'emplois pour tous :
 - o Rééquilibrer l'emploi sur le territoire parisien et créer de nouveaux pôles économiques
 - o Adapter les règles d'utilisation du sol aux réalités économiques et aux besoins de création d'emplois
 - o Favoriser les secteurs économiques les plus innovants
 - o S'appuyer sur les points forts de l'économie parisienne
 - o Promouvoir une politique ambitieuse pour les grands équipements publics
 - o Créer les conditions de l'accueil de grandes manifestations économiques, culturelles et sportives
- Réduire les inégalités pour un Paris plus solidaire :
 - o Intégrer les quartiers en difficulté dans la ville et lutter contre l'exclusion
 - o Mettre en œuvre une nouvelle politique de l'habitat
 - o Favoriser la vie de quartier
 - o Repenser et développer les équipements de proximité
 - o Mieux vivre ensemble.

Le projet ne vient pas contredire ces différentes orientations du PADD et de ce fait, aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.

Au contraire, le projet de désaturation de la gare RER B de cité Universitaire permet de répondre à certaines des orientations définies dans le PADD notamment l'objectif d'améliorer la sécurité des déplacements.

III. MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME

Les paragraphes suivants présentent les modifications à apporter pour mettre en compatibilité les aménagements du projet de désaturation de la gare RER B de Cité Universitaire avec les règlements du PLU.

III.1. LE REGLEMENT

III.1.1. Les zones urbaines vertes

Les aménagements projetés en zone UV sont compatibles avec le PLU. De ce fait, les articles du PLU concernant les zones Urbaines Vertes ne sont pas à modifier dans le cadre de la mise en compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.

III.1.2. Les espaces boisés

Le règlement se réfère au code de l'urbanisme. D'après l'article L 113-1 du Code de l'Urbanisme, les EBC sont des espaces à conserver, à protéger ou à créer, interdisant tout changement d'affectation. En l'état, le projet n'est pas autorisé dans les zones de l'EBC.

Pour autoriser les travaux nécessaires au projet dans la zone de l'EBC, une mise en compatibilité du règlement de la zone est nécessaire.

Pour permettre la réalisation du projet, les Espaces Boisés Classés doivent être déclassés sur les zones d'emprises concernées. En effet, le classement en Espace Boisé Classé rend impossible les défrichements des 9 arbres nécessaires à la réalisation de tout nouvel aménagement sur l'emprise des travaux. Les emprises du projet sur ces Espaces Boisés Classés représentent une superficie d'environ 2000 m² environ.

La zone de déclassement comprend les 9 arbres présent sur l'emprise travaux.

Les travaux d'aménagement impliquent également le renouvellement de massifs arbustifs de part et d'autre du chemin.

III.1.3. Les emplacements réservés

Aucun emplacement réservé est situé sur la zone du projet. De ce fait, la liste n'est pas à modifier dans le cadre de la mise en compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.

III.2. LES PLANS DE ZONAGE

Les pièces graphiques suivantes présentent les plans de zonage avant mise en compatibilité puis les plans de zonage après mise en compatibilité.

Les éléments graphiques modifiés sont les suivants :

I. Zonage

	Zone urbaine générale		Zone naturelle et forestière
	Zone urbaine de grands services urbains		Secteur de taille et de capacité d'accueil limitées
	Zone urbaine verte		Terrain appartenant au secteur de protection de l'artisanat et de l'industrie

II. Localisation des équipements et aménagements prévus

Le zonage des terrains grevés d'emplacements réservés est lisible sur le plan de zonage A

	Emplacement réservé pour équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L.151-41 1 ^{er} et 2 ^o)
	Emplacement réservé pour espace vert public au bénéfice de la Ville de Paris (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L.151-41 3 ^o)
	Périmètre de localisation d'équipement, ouvrage, espace vert public ou installation d'intérêt général à réaliser (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L.151-41)
	Périmètre devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L.151-41 5 ^o)
	Plate-forme de transit en temps partagé des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau	
	Emplacement réservé en vue de la réalisation de logement, de logement locatif social au sens de l'article L.302-5 du Code de la construction et de l'habitation, ou de logement locatif intermédiaire au sens de l'article L.302-16 du Code de la construction et de l'habitation	(L.151-41 4 ^o)
	Obligation de réaliser en logement x% de la surface de plancher et d'affecter au logement social y % de la surface de plancher, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.2.3 § 2	
	Obligation de réaliser en logement x % de la surface de plancher et d'affecter au logement intermédiaire y % de la surface de plancher, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.2.4 § 2	
	Obligation de réaliser en logement social x m ² de surface de plancher, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.2.3 § 2	
	Obligation de réaliser en logement intermédiaire x m ² de surface de plancher, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.2.4 § 2	

III. Aménagement et traitement des voies et espaces réservés à la circulation

	Voie publique ou privée (zone UG)		Axe de voie (zone N)
	Aménagement piétonnier		
	Emplacement réservé pour élargissement de voie ou création de voie publique communale		
	Servitude d'alignement (Servitude d'utilité publique)		
	Emprise de constructions basses en bordure de voie avec mention éventuelle "R+1" si un étage est autorisé.		
	Voie à conserver, créer ou modifier avec indication éventuelle de largeur		
	Liaison piétonnière à conserver, créer ou modifier		
	Passage piétonnier sous porche à conserver		

IV. Implantation et hauteur des constructions

Gabarits-enveloppes :

Hauteur de verticale indiquée par la couleur :	Couronnement indiqué par le type de trait :
- H = 5 m :	- Conforme aux dispositions des articles UG 10.2.1 ou UGSU 10.2.1 :
- H = 7 m :	- Horizontal :
- H = 10 m :	- P = 1/3, h = 2 m :
- H = 12 m :	- P = 1/2, h = 3 m :
- H = 15 m :	- P = 1/1, h = 4,5 m :
- H = 18 m :	- P = 2/1, h = 4,5 m :
- H = 20 m :	
- H = 23 m :	
- H = 25 m :	
- Verticale de même hauteur que la façade existante :	

Exemples : hauteur 18 m, couronnement P = 1/1, h = 4,5 m
 hauteur 10 m, couronnement P = 1/3, h = 2 m

Implantation : Implantation sans retrait imposé

Hauteur : Hauteur maximale des constructions par rapport à la surface de nivellement de l'îlot Hauteur maximale des constructions par rapport au Nivellement Orthométrique

V. Protection des formes urbaines et du patrimoine architectural

	Volumétrie existante à conserver
	Emprise constructible maximale éventuellement limitée en hauteur et en emprise au sol
	Bâtiment protégé, ou parcelle comportant un ou des bâtiments protégés (Voir la liste dans le règlement, tome 2)
	Élément particulier protégé (Voir la liste dans le règlement, tome 2)

A titre d'information :
Parcelle comportant un élément protégé au titre des monuments historiques:
★ - par un arrêté de classement au titre des monuments historiques
★ - par un arrêté d'inscription au titre des monuments historiques

Dans les secteurs délimités par un tireté violet (), une réduction au 1/2000^{ème} des documents graphiques des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur est reportée à titre indicatif et ne possède aucun caractère réglementaire. Les Plans de sauvegarde et de Mise en valeur peuvent être consultés à la Préfecture de Paris.

VI. Protection et végétalisation des espaces libres

	Espace vert protégé (EVP)		Espace libre protégé (ELP)
	Espace boisé classé (EBC)		Espace libre à végétaliser (ELV)
			Espace à libérer (EAL)

VII. Secteurs soumis à des dispositions particulières

(Voir la liste des secteurs dans le règlement, tome 2)

VIII. Pour information

Parcelle signalée pour son intérêt patrimonial, culturel ou paysager

Figure 3 : Légende du PLU de Paris, source : PLU de Paris

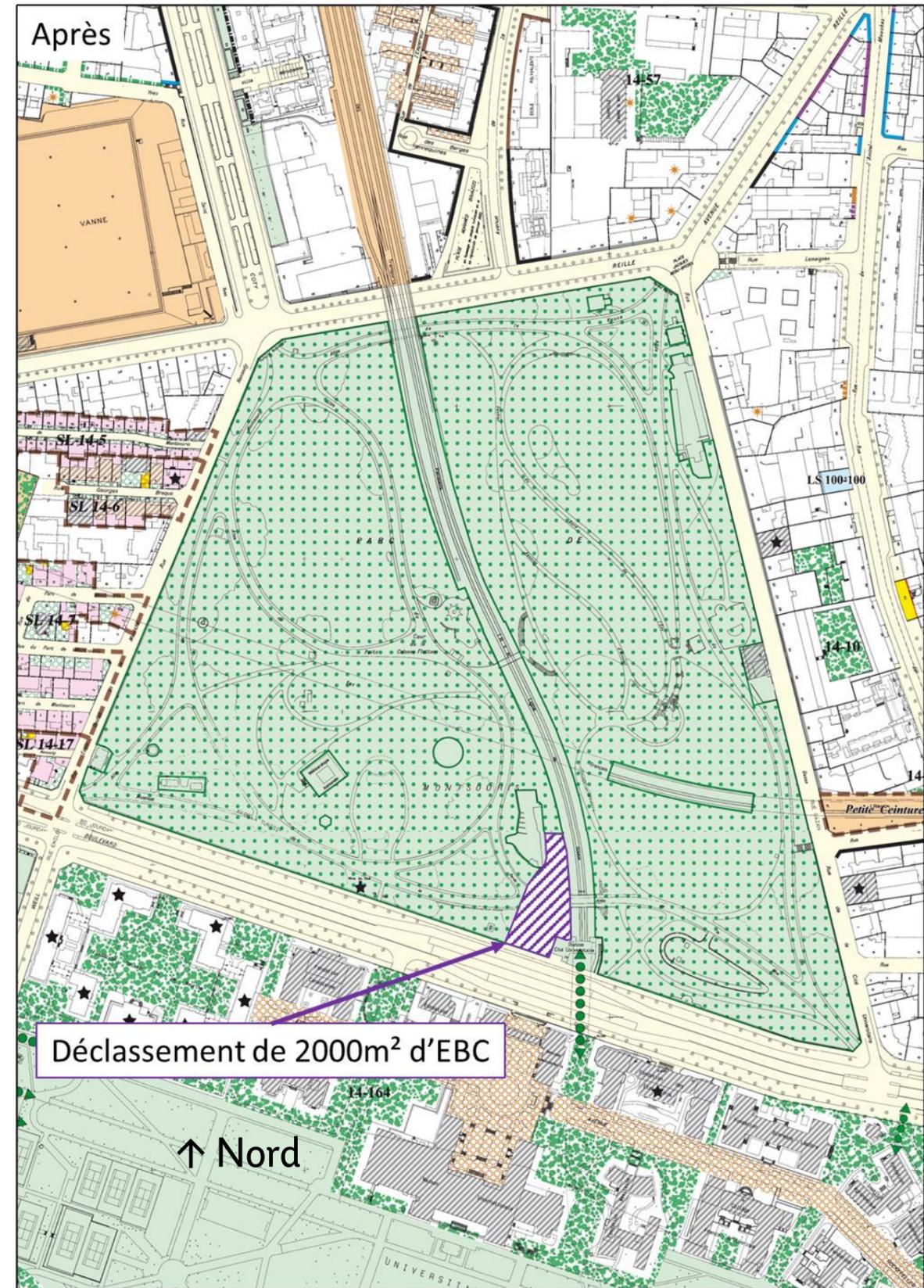
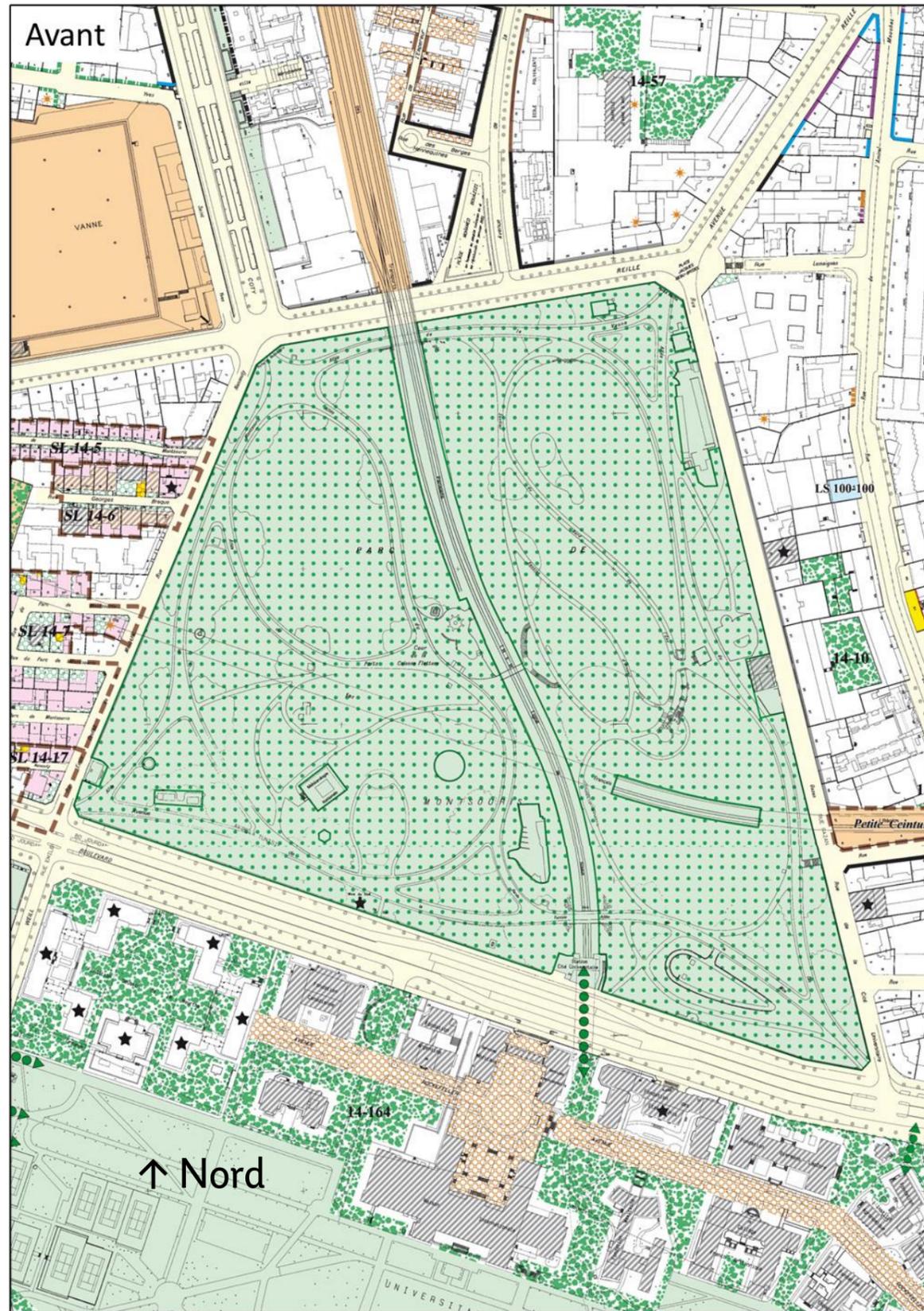


Figure 4 : Extrait du PLU de Paris avant et après mise en compatibilité pour l'EBC, source : PLU Paris

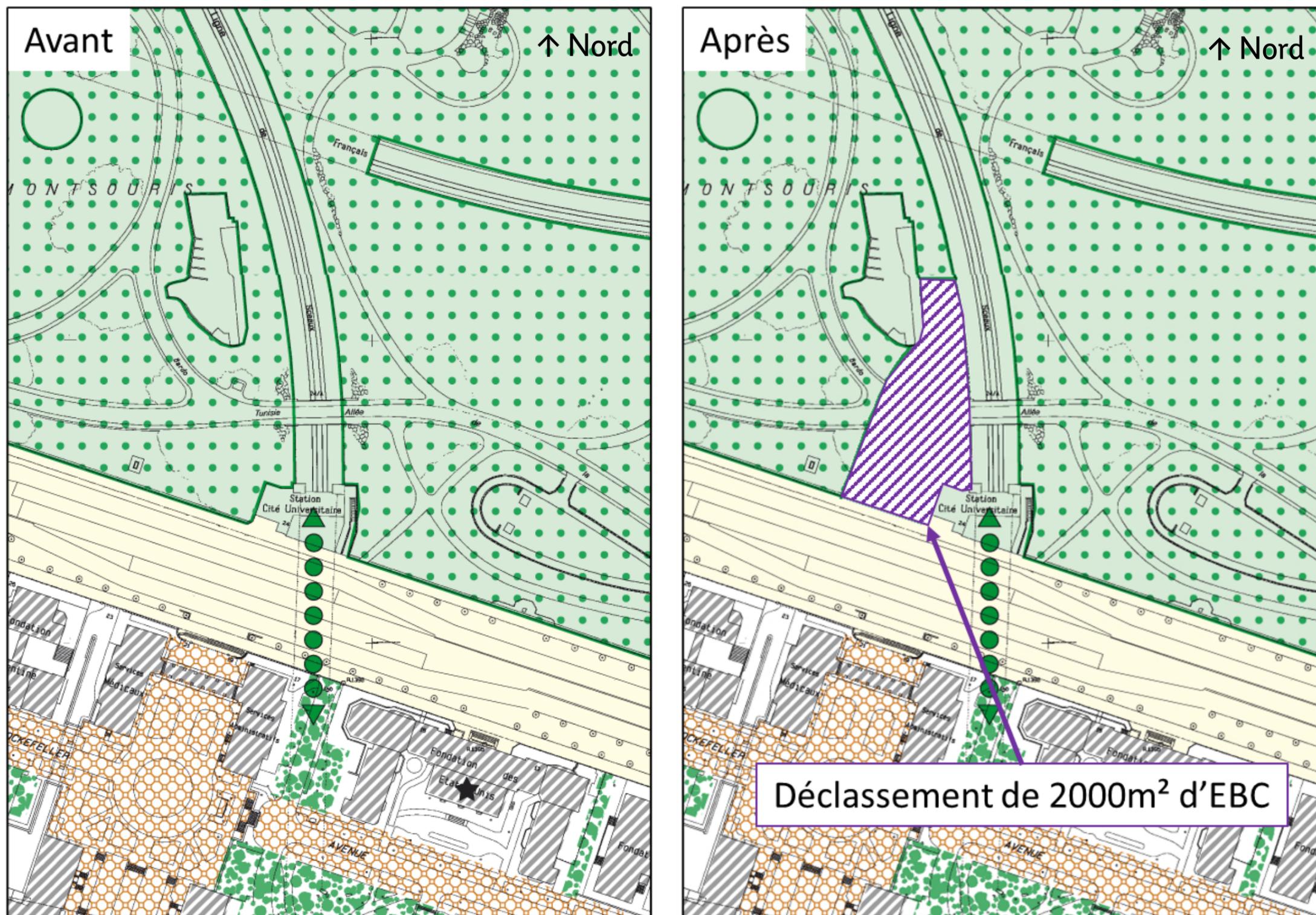


Figure 5 : Extrait élargi du PLU de Paris avant et après mise en compatibilité pour l'EBC, source : PLU Paris

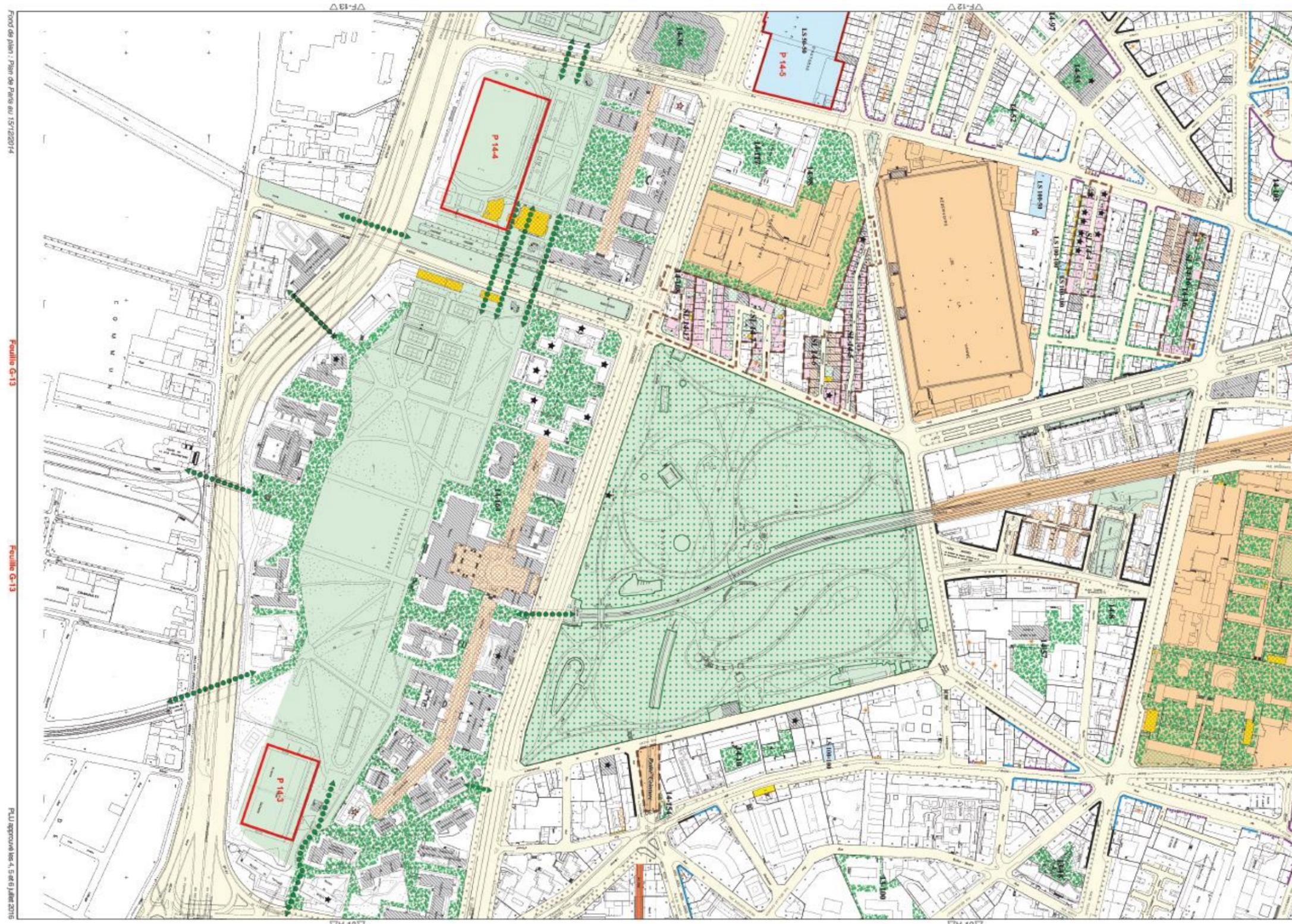


Figure 6 : Vue éloignée de l'extrait du PLU de Paris avant mise en compatibilité pour l'EBC, source : PLU Paris

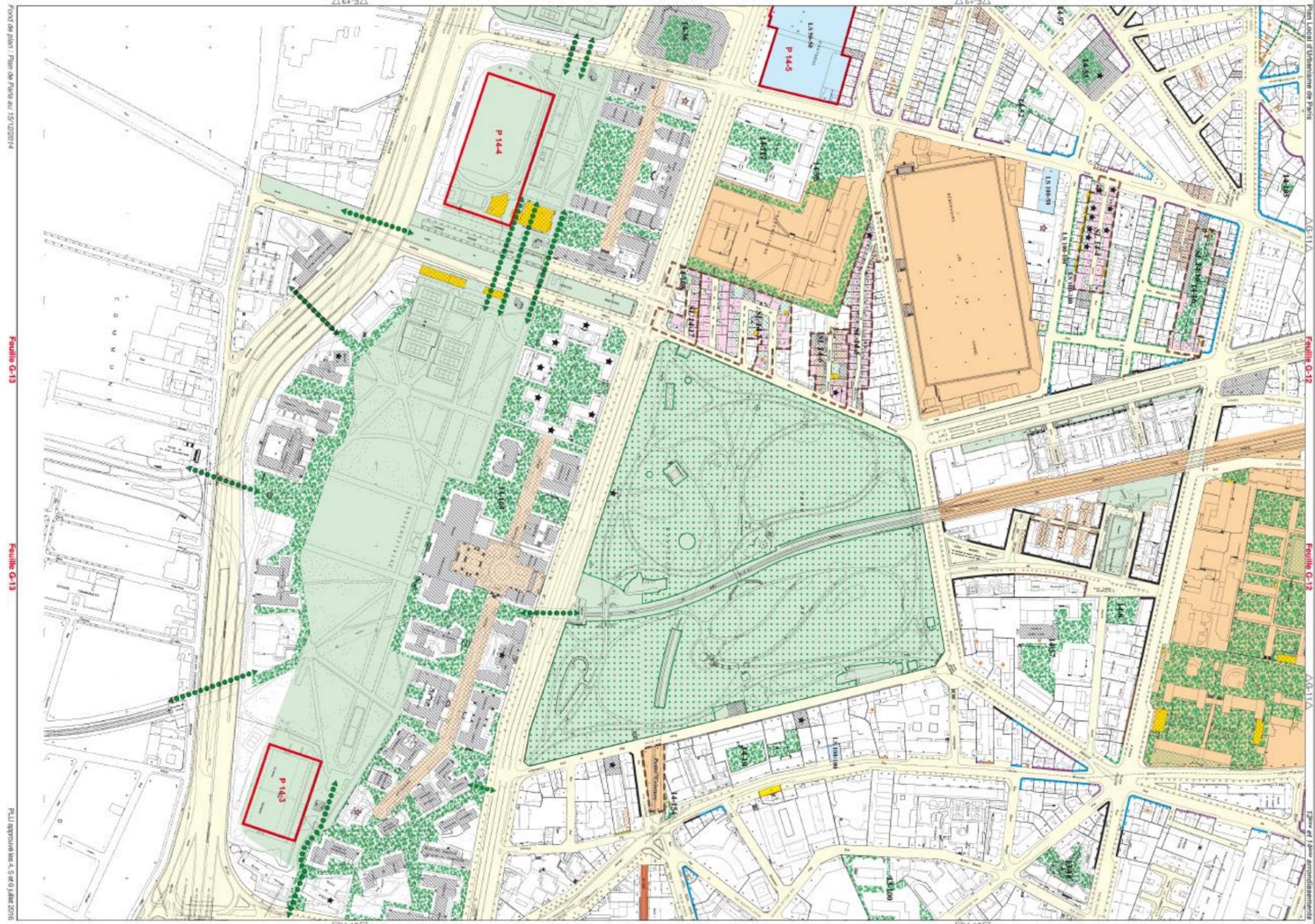


Figure 7 : Vue éloignée de l'extrait du PLU de Paris après mise en compatibilité pour l'EBC, source : PLU Paris

IV. ARTICULATION ET COMPATIBILITE DU PROJET ET DE LA MISE EN COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX

La procédure de mise en compatibilité (MECDU) du PLU de Paris, vise à rendre la réalisation le projet de désaturation de la gare Cité Universitaire compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur la Commune de Paris.

Cette modification n'est pas de nature à modifier l'articulation du PLU avec les différents documents d'urbanisme et de planification applicables sur le territoire parisien. Une analyse de l'articulation du projet et de la MECDU avec certains documents supra-communaux pertinents a été réalisée.

IV.1. SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE (SDRIF)

Le SDRIF, créé en avril 1994 est un document de planification stratégique à l'échelle de la région Île-de-France. Le schéma « Île-de-France 2030 » a été approuvé par [décret n° 2013-1241](#) du 27 décembre 2013.

Le SDRIF fixe 3 principes fondamentaux :

- Favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale,
- Anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles,
- Développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial.

Pour répondre à ces enjeux, 5 objectifs ont été déclinés :

- Offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens, avec un objectif central : construire 60 000 logements par an pendant 25 ans net viser un taux de 30 % de logement locatif social à terme,
- Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international,
- Promouvoir une nouvelle approche stratégique de transports au service du projet régional,
- Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité,
- Doter la métropole d'équipements et de services de qualité.

Le projet et la présente MECDU ne viennent pas contredire les différents principes et objectifs du SDRIF.

Au contraire, le projet de désaturation de la gare RER B de Cité Universitaire permet de répondre à certains de ces principes notamment l'objectif de développement d'une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet régional.

Le projet et la MECDU sont compatibles avec le SDRIF.

IV.2. PLAN DE DEPLACEMENT URBAINS DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (PDUIF)

Le PDUIF a été révisé en 2014 et approuvé par délibération du Conseil Régional le 19 juin 2014. Il fixe jusqu'en 2020 les objectifs sur le territoire régional.

Dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 % sur le territoire, le PDUIF a pour ambition de faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable sur la période 2010-2020. Pour atteindre une diminution de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, d'ici 2020, le PDUIF définit 3 objectifs :

- Une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs,
- Une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo). Au sein des modes actifs, le potentiel de croissance du vélo est de plus grande ampleur que celui de la marche,
- Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Le projet s'inscrit dans les objectifs d'amélioration du service de transport sur le territoire francilien. Comme évoqué précédemment, le projet prévoit la désaturation de la gare de Cité Universitaire ainsi qu'une réorientation des lignes de contrôle pour améliorer la gestion des flux. **Il est donc compatible avec les objectifs du PDUIF sur la période 2010-2020.**

A noter : Par délibération en date du 25 mai 2022, le conseil d'Île-de-France Mobilités a pris acte de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 et a décidé la mise en révision du PDUIF en vue de l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

IV.3. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE D'ILE-DE-FRANCE (SRCE)

Le SRCE d'Île-de-France a été adopté par arrêté du préfet de région, préfet de Paris, le 21 octobre 2013 et approuvé par délibération du Conseil Régional le 26 septembre 2013.

Le SRCE définit 3 objectifs essentiels pour enrayer la diminution de la biodiversité :

- Caractériser les composantes de la Trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques),
- Identifier les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définir les priorités régionales à travers un plan d'action stratégique,
- Proposer des outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

Le projet se situe dans le parc de Montsouris identifié comme Secteur d'intérêt en milieu urbain dans le SRCE. La remise en état prévue à l'issue des travaux et le projet paysager de qualité (plantation d'un nombre d'arbres plus important que le nombre d'arbres abattus, plantation d'arbres ayant à maturité une surface foliaire plus importante que l'état actuel ce qui participera au développement de la biodiversité. De plus le choix des essences des arbres plantés a été traité en concertation avec les services de l'état, le choix s'est porté sur des essences pré existantes au sein du parc et/ou sur des essences susceptibles de faire face au changement climatique.

Par conséquent, le projet prend en compte les objectifs du SRCE.

IV.4. SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE D'ILE-DE-FRANCE (SRCAE)

Le SRCAE d'Île-de-France a été adopté par arrêté du préfet de région, préfet de Paris, le 14 décembre 2012 et approuvé par délibération du Conseil Régional le 23 novembre 2012.

Il fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Le SRCAE définit les trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel,
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020,
- La réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

En favorisant l'amélioration des services de transports en commun, **ce projet et la MECDU sont compatibles avec les objectifs du SRCAE.**

IV.5. PLAN CLIMAT-AIR-ENERGIE METROPOLITAIN (PCAEM)

Adopté par le Conseil métropolitain le 12 novembre 2018, le Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM) a pour objectif de faire converger l'action des 131 communes de la Métropole du Grand Paris en faveur de la résilience climatique, de la transition énergétique et de la qualité de l'air.

Cette ambition s'articule autour des objectifs suivants :

- Atteindre la neutralité carbone en 2050,
- Accroître la résilience de la Métropole face aux effets du changement climatique,
- Assurer une qualité de l'air conforme aux seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé,
- Réduire massivement les consommations énergétiques,
- Développer massivement la production locale des énergies renouvelables et de récupération.

En favorisant l'amélioration des services de transports en commun par rail, mode de transport décarboné, **ce projet et la MECDU sont compatibles avec les objectifs du PCAEM.**

IV.6. SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX DU BASSIN DE LA SEINE ET DES COURS D'EAU COTIERS NORMANDS

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux est un document de planification de la ressource en eau à l'échelle des grands bassins hydrographiques.

Le SDAGE 2022-2027 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands, dont dépend le projet, a été adopté par le Comité de bassin et publié le 6 avril 2022 au journal officiel.

Il définit 5 orientations fondamentales pour le bassin Seine-Normandie :

- Orientation fondamentale 1 : Des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée.
- Orientation fondamentale 2 : Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'eau potable.
- Orientation fondamentale 3 : Pour un territoire sain, réduire les pressions ponctuelles.
- Orientation fondamentale 4 : Assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique.
- Orientation fondamentale 5 : Agir du bassin à la côte pour protéger et restaurer la mer et le littoral.

Le projet ou la MECDU ne viennent pas contredire les orientations du SDAGE 2022-2027 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands.

IV.7. SCHEMA METROPOLITAIN DE COHERENCE TERRITORIALE DU GRAND PARIS (SCOT)

Le SCOT définit un projet à l'échelle à l'échelle du territoire et du bassin de vie métropolitain avec un horizon de 15 à 20 ans.

Un des enjeux principaux de ce SCOT de la Métropole Grand Paris est la construction d'une métropole résiliente face aux aléas climatiques, aux risques naturels, technologiques et sanitaires.

Il définit 12 orientations pour le territoire :

- Conforter une Métropole polycentrique, économe en espaces et équilibrée dans la répartition de ses fonctions,
- Embellir la Métropole et révéler les paysages, renforcer la présence de la nature et de l'agriculture en ville, renforcer le développement de la biodiversité en restaurant notamment des continuités écologiques telles que les trames vertes et bleues, tout en offrant des îlots de fraîcheur et la rétention de l'eau à la parcelle,
- Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement,
- S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique,
- Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde,
- Offrir un parcours résidentiel à tous les Métropolitains,
- Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible,
- Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires,
- Confirmer la place de la Métropole comme une première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique,
- Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets,
- Organiser la transition énergétique,
- Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales, notamment par l'arrêt de la consommation et la reconquête des espaces naturels, boisés et agricoles.

Le projet de désaturation de la gare RER B de Cité Universitaire permet de répondre à certaines orientations notamment les objectifs d'amélioration de la qualité des transports et d'accessibilité à tous les lieux ainsi qu'à l'embellissement de la métropole (travaux paysager incluant notamment la plantation en plus grand nombre d'arbres).

Ce projet de replantation ainsi que la faible superficie (par rapport à celle du parc Montsouris) permettront de ne pas contredire les orientations du SCOT. Ils sont compatibles avec ce document.

V. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

V.1. PREAMBULE

L'évaluation environnementale, conformément à l'article [R. 151-3 du code de l'urbanisme](#), doit être proportionnée à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

L'analyse présentée ici, en particulier concernant l'analyse des effets et les mesures liées à la mise en compatibilité en tant que telle, est très limitée car l'évolution proposée ne modifie pas ou ne remet pas en cause la destination des sols ou les orientations/objectifs du PLU concerné.

Le contenu du rapport environnemental est néanmoins conforme à la réglementation et reprend, conformément à l'article R. 151-3 du code de l'urbanisme :

- La description de l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte,
- L'analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives d'évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan,
- L'exposé des conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement,
- L'explication des choix retenus au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, ainsi que les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan,
- La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement,
- La définition des critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées,
- Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. Dans le cadre d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet déclaré d'intérêt général, l'évaluation environnementale consiste à analyser de façon ciblée les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement et sur les perspectives d'aménagement identifiées dans le document d'urbanisme.

V.2. RESUME NON TECHNIQUE

La mise en compatibilité du PLU de Paris est induite par la future réalisation du projet de désaturation de la gare RER B de Cité Universitaire.

Cette modification n'est pas de nature à remettre en cause l'articulation du PLU de Paris avec les documents supra communaux et n'aura aucune incidence notable sur les enjeux environnementaux en tant que telle. En effet, le site ne présente pas d'enjeu majeur vis-à-vis de l'environnement. Seule, la présence d'Espaces Boisés Classés et de

monuments historiques constituent un enjeu vis-à-vis des aménagements projetés (détails page suivante). L'intérêt écologique de ces espaces boisés est cependant limité, mais leur intérêt paysager est en revanche indéniable dans ce secteur localisé au cœur de la zone urbaine de Paris.

V.3. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

L'analyse des principaux enjeux environnementaux en présence, basé notamment sur un diagnostic écologique produit par Evinerude en 2022 (disponible en annexe), a permis de mettre en évidence les points suivants :

Tableau 1 : Principaux enjeux environnementaux du projet, source : Evinerude et Setec

Thématique	Enjeu
Flore	Aucune espèce patrimoniale n'est présente dans la zone d'étude. Seule des espèces communes et non protégées ont été inventoriées.
	3 espèces végétales exotiques envahissantes ont été observées : le Buddleja de David, l'Erigeron du Canada et le Robinier faux-acacia.
	L'enjeu concernant la flore commune est très faible tandis que l'enjeu lié aux espèces invasives est faible du fait de l'entretien régulier du site empêchant leur prolifération.
Faune	Les enjeux faunistiques sont jugés très faibles pour les invertébrés , des espèces communes et non protégées ayant été observées en faible nombre sur le site.
	Les enjeux jugés faibles pour les amphibiens pouvant se reposer ou hiverner sur le site d'étude.
	Les enjeux sont jugés faibles pour les mammifères , les reptiles et l' avifaune , des espèces protégées, mais communes étant présentes sur le site.
	Les enjeux sont jugés faibles pour les chiroptères , les espèces étant présentes en transit ou en chasse sur le site d'étude.
Fonctionnement écologique	L'enjeu concernant la Trame Verte et Bleue à l'échelle du SRCE et du SRADDET est modéré car le site est composé d'un grand espace vert.
	L'enjeu local pour les dynamiques écologiques est jugé modéré de par la faible présence d'autres habitats boisés à proximité, en continuité du parc Montsouris. Pour la faune, des échanges internes entre les différents habitats boisés du Parc Montsouris sont présents. Cependant ces échanges sont très locaux, les milieux en dehors du parc étant fortement urbanisé et peu boisé.
Zones réglementaires	Aucun site Natura 2000 n'est présent au sein de l'aire bibliographique, aucun impact n'est prévu. Le site le plus proche est le zonage FR112013 « Sites de Seine-Saint-Denis » situé à 7,5 km au Nord-Est de la zone d'étude.
	Aucune zone humide ou potentiellement humide n'est présente sur le site d'étude. Un étang artificiel est tout de même présent au sein du Parc Montsouris.
	Aucun autre périmètre de type ZNIEFF, ENS, réserves naturelles, APPB, ZICO ou parcs naturels n'est connu au sein de l'aire d'étude bibliographique.
Patrimoine	Monuments historiques : projet dans plusieurs périmètres de protection de MH (plusieurs immeubles de la cité universitaire, Eglise du Sacré-Cœur, Mire de l'Observatoire, dans le Parc Montsouris, Immeuble d'ateliers rue Gazan, Maison Guggenbühl...), ces sites se situant dans un périmètre de 500 mètres de la gare.
	Site classé du parc Montsouris au titre du code de l'environnement en 1974.
Cavités	Présence de cavités/ancienne carrière à proximité, sous les ouvrages RATP.



Figure 8 : Photos de l'actuel bâtiment voyageur et de son environnement proche (Cité Universitaire, boulevard Jourdan, Tram T3)

La carte suivante localise les principaux enjeux en présence autour de la gare de Cité U.

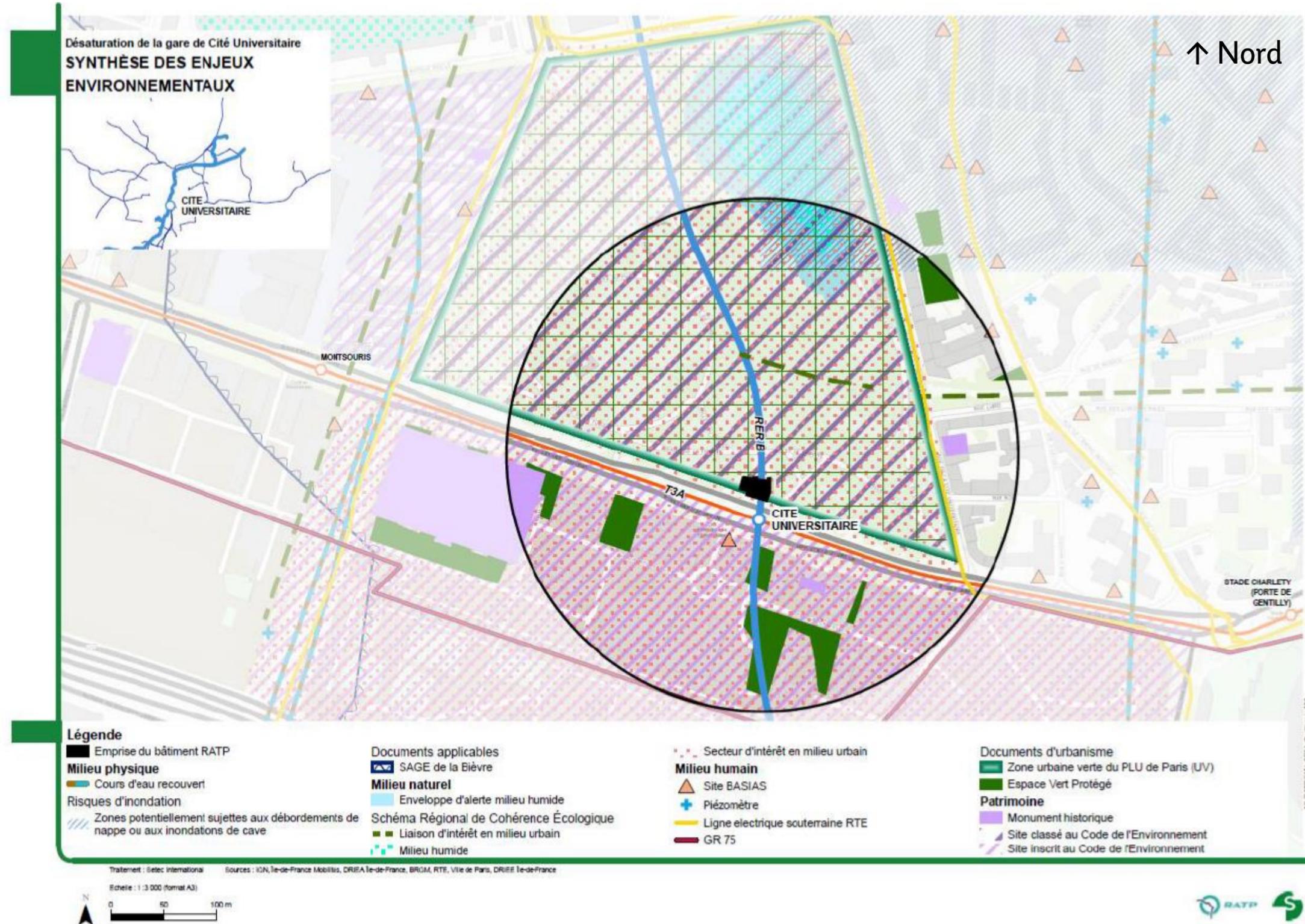


Figure 9 : Synthèse des enjeux environnementaux du projet, source : Setec

V.4. INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

La mise en compatibilité du PLU de Paris va permettre la réalisation des aménagements suivants :

- Nouvelle configuration des accès aux quais en dissociant les flux entrants et sortants avec la création d'un nouveau couloir souterrain quai 2 direction Paris,
- Création d'un escalier mécanique reliant le quai 2 direction Paris au boulevard Jourdan,
- Création des issues de secours sur les quais imposés par un classement en 4^{ème} catégorie de la gare.

Cette possibilité qui sera offerte par la modification du PLU n'aura, seule, pas d'incidence sur les enjeux environnementaux.

V.5. SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS ENVISAGEES ET RAISONS DU CHOIX EFFECTUE POUR LE PROJET

La mise en compatibilité est induite par le projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire. Les zones dans lesquelles le projet s'inscrit ont été définies après une analyse menant à retenir les solutions de moindre impact environnementale permettant la réalisation des objectifs du projet précédemment définis.

La mise en compatibilité vise donc à autoriser le projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire dans ces espaces déjà définis. En conséquence aucune solution alternative n'a été envisagée concernant le périmètre de la modification.

V.6. PRESENTATION DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION

Comme indiqué précédemment, la mise en compatibilité du PLU de Paris se limite strictement à autoriser la réalisation des aménagements cités plus haut dans le contexte de la désaturation de la gare Cité Universitaire.

Aucune mesure spécifique en relation avec la mise en compatibilité du document d'urbanisme n'a été définie. Cependant, certaines mesures ont été définies afin de limiter l'impact direct du projet sur son environnement notamment le parc Montsouris.

V.6.1. Mesures en phase travaux

Pour protéger les arbres existants conservés dans l'emprise des travaux, plusieurs mesures seront prises en préalable du chantier et tout au long des travaux pour préserver leur domaine vital :

- Protection des troncs des arbres,
- Délimitation d'une zone de protection des racines tout autour par une clôture provisoire de chantier avec un cadre métallique et un remplissage de planches de 2m de haut en périphérie de l'emprise des travaux et autour des 2 larges zones arborées de part et d'autre du cheminement,
- Cerclage des racines en amont des travaux de terrassements si besoin,



Figure 10 : Dispositifs de conservation et de palissage en phase travaux, source : Graphyte

- Elagage des branches mortes et des branches à proximité qui gênent le passage des engins,
- Protection d'une zone de 4m de rayon minimum autour du tronc du sujet remarquable du Hêtre,
- Abattage progressif des arbres gîte potentiel
 - o Démontage » de l'arbre en commençant par les charpentières, pour éviter les chutes par terre.
 - o Immobilisation du tronc au moins 1 journée et une nuit complète avant enlèvement afin de permettre la fuite d'éventuels individus.
 - o Le tronçonnage de l'arbre devra être proscrit au niveau des décollements d'écorce ou creux lors du « démontage ».
 - o La période d'abattage sera réalisée sur une période favorable, hors période d'activités de la petite faune : de septembre à février.
 - o Les souches seront conservées sur place le temps du chantier pour créer des habitats provisoires sur le site.



Figure 11 : Méthode d'abattage des arbres gîte potentiel, source : Graphyte

- Pose de gîtes artificiels provisoires dans les 2 zones de protection, qui pourront être de plusieurs type :
 - o Nichoirs en béton de bois,
 - o Hôtel à insectes,
 - o Abri à hérisson et habitat pour le Léopard des murailles.



2F universel



Gîte Schwegler 1FF



Refuge tas de bois

Figure 12 : Exemple de gîtes artificiels provisoires, source : Graphyte

Les emprises du chantier seront limitées et optimisées pour minimiser l'impact sur le parc et tenir compte des arbres présents qui devront être préservés et protégés.

Des emprises de chantier, servant de stockage tampon, situées à proximité immédiate des zones de travail seront, cependant, nécessaires. Elles seront contenues dans un périmètre implanté au plus près des ouvrages à réaliser et ne devront pas impacter les espaces verts inutilement. Elles seront délimitées par des palissades de chantier, convenues avec les services instructeurs.

Les bases vies seront implantées sur le boulevard Jourdan.

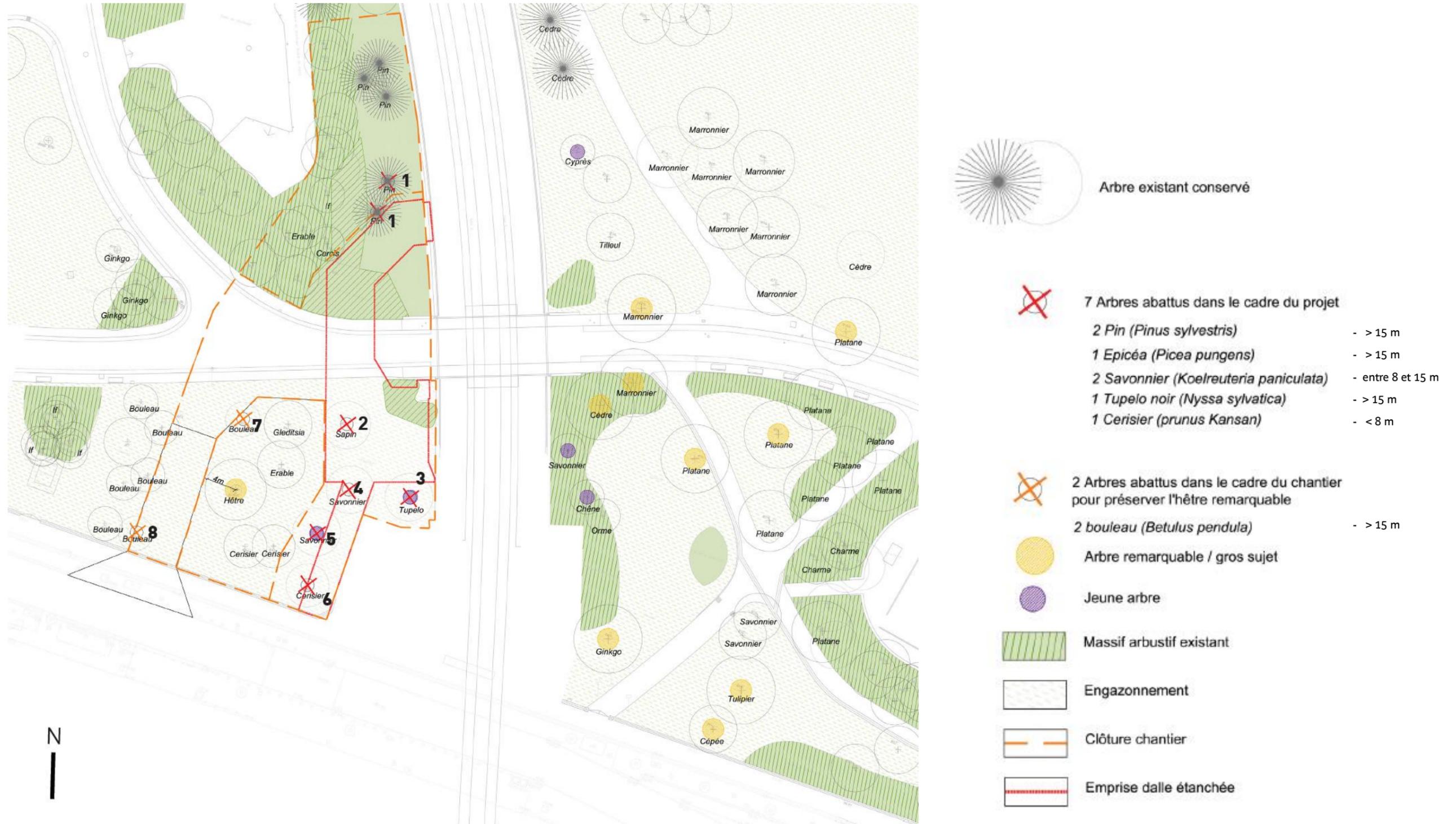


Figure 13 : Impact du projet et des travaux sur le parc Montsouris, source : Graphyte

V.6.2. Mesures en phase projet

En phase projet, le projet prévoit de retravailler la séquence paysagère près de la gare RER selon les objectifs suivants :

- Créer un massif arbustif de part et d'autre de l'allée pour reprendre le vocabulaire des masses végétales utilisé dans le parc,
- Maintenir une percée visuelle entre le Parc et la ville en tant que lisière du parc et éviter un phénomène de cache,
- Composer un massif au pied de la gare, de façon symétrique par rapport à l'autre côté du bâtiment,
- Installer par une épaisseur végétale une mise à distance de la trémie et des voies ferrées,
- Favoriser la biodiversité,
- Augmenter les surfaces arbustives et enrichir la palette végétale adaptée aux changements climatiques,
- Poursuivre les effets décoratifs à travers le choix de feuillage, d'écorces, de floraisons saisonnières,
- Faire disparaître l'ouvrage enterré sur dalle.

Le projet comprend la plantation d'arbres mélangeant les essences, les tailles, les formes, et les feuillages :

- 4 pins qui renforcent le boisement composé de conifère sur le secteur de l'« ambiance montagnarde » autour des voies ferrées,
- 1 *Acer x freemanii*, qui est un type d'érable à croissance rapide et doté d'une décoloration automnale spectaculaire à l'automne. Ce grand arbre au port érigé est utilisé en isolé dans l'espace libéré par la piste de chantier, près du hêtre,
- 2 *Koelreuteria paniculata* en remplacement des 2 qui sont abattus. Cet arbre moyen de 10 à 15m, est une essence intéressante pour la biodiversité dont la floraison estivale est spectaculaire et très appréciée par les insectes pollinisateurs,
- 2 *Cercis siliquastrum*. Ce petit arbre décoratif, aux fleurs rose pourpré apparaissant au printemps, permettra de fleurir davantage la lisière du parc, visible depuis le boulevard Jourdan.

Au niveau de l'espace qui se trouve sur l'ouvrage enterré, il est préférable de prévoir des arbres de moyen développement, rustique et peu exigeants :

- 2 cerisiers à fleur type *Prunus mahaleb* complèteront les cerisiers déjà présents sur cette lisière mais dans des variétés différentes. Le cerisier à fleurs, est un arbre d'ornement, de moyen développement, au port évasé et au feuillage caduc, réputé pour sa floraison printanière abondante et son feuillage automnal coloré. Il est proposé en cépée remontée pour créer un ensemble décoratif aux abords de la gare.
- 3 *Acer buergerianum*. Ce bel arbre à croissance très lente est d'une grande longévité. Il atteindra à terme 10 m de hauteur environ. Il se distingue par son feuillage trilobé vert brillant, devenant un rouge carmin

spectaculaire à l'automne. Il répondra à l'érable sycomore voisin. Il s'adapte au changement climatique et à une situation contraignante sur dalle.

De plus la plantation d'un 15^{ème} arbre (*Cedrus Libani*) est envisagée afin de remplacer un arbre de la même espèce tombé entre 2018 et 2019. La localisation prévisionnelle est proche de son prédécesseur dans la partie est du parc.

Les essences choisies sont non allergènes, peu salissantes et adaptées aux conditions minimales d'entretien et d'arrosage.

Des visuels de la palette végétale des arbres plantés sont présents sur la page suivante.

Le projet prévoit la création de 2 massifs arbustifs de part et d'autre de l'allée :

- Massif vivaces et arbustes bas h = 0.60 à 1m de type *Agapanthus*, *Phormium tenax 'rubra'*, *Euonymus japonicus*, *Pittosporum tobira 'Nana'*
- Massif arbustif h=1/1,50m (type *Phlomis fruticosa*, *Nandina domestica*, *acanthus mollis...*)
- Massif arbustif h=1,50/2m (type *Rhamnus alaternus*, *Ligustrum vulgare*, *Fatsia japonica...*)
- Massif arbustif h=2m

Les massifs plantés seront entièrement paillés de manière à conserver l'humidité du substrat et assurer un apport de matière organique en surface.

Le projet paysager, avec ses replantations d'arbres, fait l'objet d'une compensation à volume foliaire à maturité supérieur à celui de l'état existant.

D'ailleurs, l'étude de la fonctionnalité écologique menée par la société EVINERUDE conclut qu'« à long terme, les travaux n'entraîneront pas d'impact sur le parc et ses fonctionnalités écologiques. En effet, elles seront même améliorées avec plus d'arbres, de tailles variées, qu'avant le projet mais également des habitats plus variés avec une strate vivace, arbustive et arborée en connexion les unes avec les autres, créant des habitats de reproduction, d'alimentation et de repos pour tout groupe de faune.

Ainsi, le projet aura un impact positif sur la faune, la flore et les fonctionnalités écologiques du secteur de la gare Cité Universitaire et du Parc Montsouris. »

Les arbres de moyen et grand développement



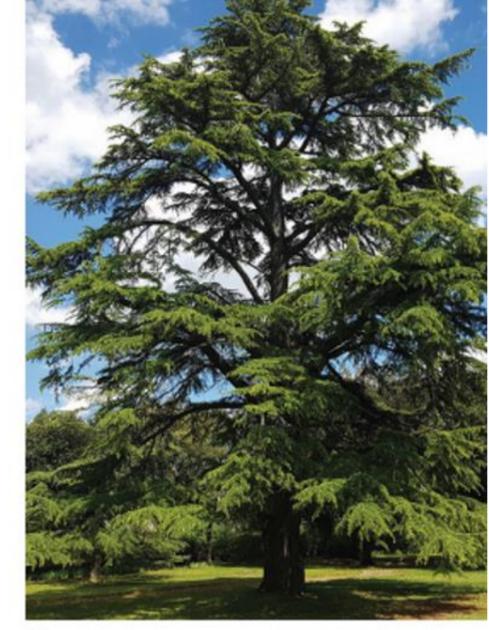
1- Pin (au moins 15m)
Pin sylvestre



2- Acer x freemanii (au moins 15m)
Erable



3- Koelreuteria paniculata (entre 8 et 15m)
Savonnier



4- Cedrus libani (au moins 15m)
Cèdre du Liban

Les arbres de petit développement



5- Acer buergerianum (moins de 8m)
Erable



6- Prunus Mahaleb (moins de 8m)
Cerisier



7- Cercis siliquastrum (moins de 8m)
Arbre de ludée

Figure 14 : Palette végétale des arbres plantés

Le plan de plantation est illustré ci-dessous.

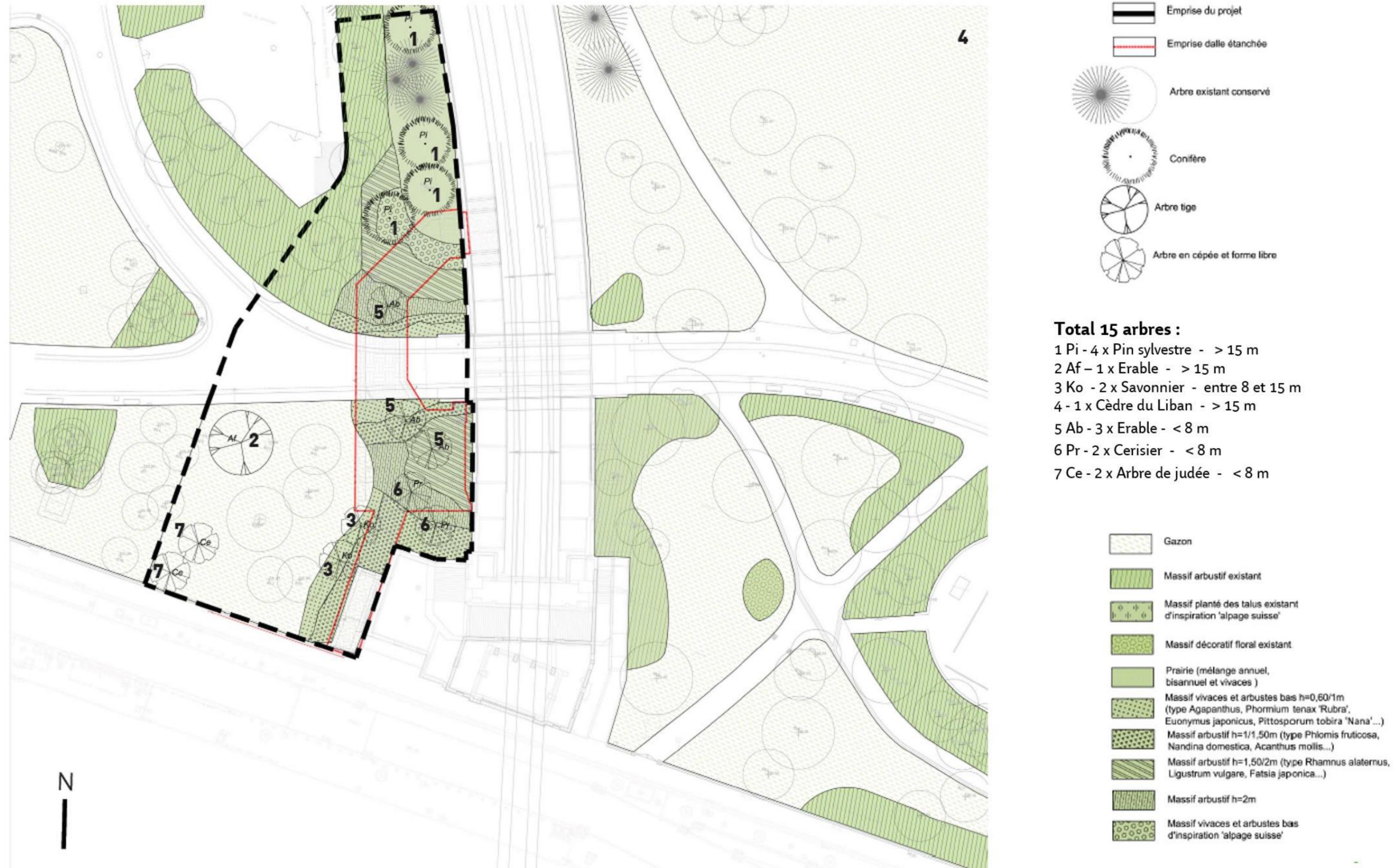


Figure 15 : Plan de plantation du projet, source : Graphyte

V.7. CRITERES, INDICATEURS ET MODALITES RETENUES POUR SUIVRE LES EFFETS DU DOCUMENT SUR L'ENVIRONNEMENT

Comme indiqué précédemment, la mise en compatibilité du PLU de Paris se limite strictement à autoriser la réalisation des aménagements cités plus haut dans le contexte de la désaturation de la gare Cité Universitaire.

Aucune mesure spécifique de suivi des effets de la mise en compatibilité du projet n'a été définie.

Néanmoins, la RATP est favorable au reclassement après travaux de la zone reboisée d'une surface de 1950m² correspondant à la totalité de l'emprise travaux moins l'emprise de l'émergence de l'escalier mécanique donnant sur le boulevard Jourdan (60m²).

Ce reclassement pourra être opéré à terme par la Ville de Paris au moyen d'une modification générale du PLUB, actuellement en cours d'adoption.



VI. ANNEXES

VI.1. DIAGNOSTIC ECOLOGIQUE OCTOBRE 2022

VI.2. ETUDE DE LA FONCTIONNALITE ECOLOGIQUE JUILLET 2023