

Direction Juridique

Affaire suivie par :
Bérénice LAPORTE
Juriste
01 82 46 21 31
berenice.laporte@sgp.fr

Monsieur Bruno BESCHIZZA
Président de Paris Terres d'Envol
Maire d'Aulnay-sous-Bois

Etablissement public territorial Paris
Terres d'Envol
BP 10018
93601 Aulnay-Sous-Bois cedex

Saint Denis, le 03 octobre 2024

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 27 décembre 2023, la Société du Grand Paris est désormais dénommée la Société des Grands Projets

Lettre RAR n°

Affaire suivie par : Romain Le Moigne – Pauline Margaritis

Objet : avis de la Société des grands projets sur le projet de plan local d'urbanisme intercommunal de Paris Terres d'Envol

Monsieur le Président,

Par courrier du 27 juin 2024, vous avez sollicité les observations de la Société des grands projets sur le projet de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial Paris Terres d'Envol.

La Société des grands projets assure la maîtrise d'ouvrage du réseau de transport du Grand Paris Express, dont plusieurs lignes s'implanteront sur le territoire de Paris Terres d'Envol :

- **Le tronçon commun des lignes 16 et 17**, déclaré d'utilité publique et d'intérêt général par le décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015, constitué, sur la commune du Bourget, de la gare Le Bourget RER, d'un ouvrage d'entonnement, d'un ouvrage annexe et d'une section souterraine de l'infrastructure.
- **La ligne 16**, déclarée d'utilité publique et d'intérêt général par le décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015, dont les éléments de projet sont répartis de la manière suivante :
 - Le Blanc-Mesnil : la gare du Blanc-Mesnil, deux ouvrages annexes et une section souterraine de l'infrastructure,

- Aulnay-sous-Bois : une gare, un centre d'exploitation des lignes 16 et 17, six ouvrages annexes et une section de l'infrastructure souterraine,
- Sevran : les gares de Sevran - Beaudottes et Sevran – Livry, deux ouvrages annexes et une section de l'infrastructure souterraine.

- **La ligne 17 Nord**, déclarée d'utilité publique et d'intérêt général par le décret n° 2017-186 du 14 février 2017 qui concerne les communes suivantes :
 - Le Bourget : une section souterraine de l'infrastructure,
 - Le Blanc-Mesnil : une partie de la gare Le Bourget Aéroport, deux ouvrages annexes et une section souterraine de l'infrastructure,
 - Dugny : une partie de la gare Le Bourget Aéroport et une section souterraine de l'infrastructure,
 - Aulnay-sous-Bois : une section de l'infrastructure aérienne,
 - Villepinte : la gare Parc des Expositions et une section aérienne de l'infrastructure,
 - Tremblay-en-France : une partie de la gare Aéroport Charles de Gaulle T2, quatre ouvrages annexes, une section aérienne et une section souterraine de l'infrastructure.

- **La ligne 15 Est**, déclarée d'utilité publique et d'intérêt général par l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 modifié par les arrêtés interpréfectoraux n°2018-1438 du 20 juin 2018 et n° 2021-3381 du 2 décembre 2021, dont, la gare de Drancy-Bobigny et une section souterraine de l'infrastructure sont situées sur la commune de Drancy.

Ces déclarations d'utilité publique ont emporté mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de ces communes. Ces mises en compatibilité ont principalement porté sur les dispositions du règlement des plans locaux d'urbanisme concernant :

- la destination des constructions interdites et autorisées sous condition,
- l'implantation des constructions,
- l'emprise au sol des constructions et la surface constructible des terrains,
- le stationnement,
- les espaces libres.

La prise en compte du réseau de transport du Grand Paris Express (RTGPE) dans l'élaboration du PLUi permettra de garantir la réalisation de ce réseau et l'obtention des autorisations d'urbanisme nécessaires.

Le présent avis expose les demandes d'adaptation du PLUi visant à assurer la prise en compte du RTGPE. Ces demandes consistent soit en l'intégration des mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme réalisées à l'occasion des déclarations d'utilité publique, soit en des adaptations aux contraintes techniques inhérentes à la réalisation d'infrastructures de transport public.

1. Le Plan d'aménagement et de développement durable

Sur la carte en page 15, la gare Parc des Expositions de la ligne 17 Nord n'est pas identifiée avec un carré rouge comme devant faire l'objet d'un développement du tissu économique. La légende identifie 9 pôles gares représentés par un carré rouge, alors qu'il y a plus de 9 carrés rouges sur le plan.

2. Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) thématiques

2.1. OAP Thématique – Environnement et santé

- 2.1.1. En page 18, la Société du Grand Paris est mentionnée. Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 27 décembre 2023, la Société du Grand Paris est désormais dénommée la Société des Grands Projets. Il conviendrait donc de modifier cette mention.
- 2.1.2. En page 24, sur la carte de synthèse, la gare Parc des Expositions n'est pas identifiée comme une « Gare existante avec future desserte des lignes grand paris express », alors qu'il y a une nouvelle gare de la ligne 17 Nord ainsi qu'une gare existante du RER B.

2.2. OAP Thématique - Mobilités

Sur la « Carte des gares existantes et à venir » en page 75 :

- La gare Parc des Expositions n'est pas identifiée comme une « nouvelle gare du GPE en connexion avec une gare existante » (carré rouge), alors qu'il y a une nouvelle gare de la ligne 17 Nord ainsi qu'une gare existante du RER B.
- Il y a un carré rouge sur la gare Aulnay-sous-Bois du RER B alors qu'il n'y a pas de nouvelle gare du GPE. La gare Aulnay Val Francilia de la ligne 16 est située plus au nord.
- Une gare Carré des aviateurs est identifiée sur le prolongement de la ligne 7 par un carré rouge, alors qu'il ne s'agit pas d'une gare du GPE.
- Les gares Sevrans-Beaudottes des lignes B et 16 pourraient être représentées au même endroit par un carré rouge.

3. Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielles

3.1. Drancy - Restructuration du quartier de l'avenir parisien

L'OAP prévoit au sein des orientations écrites (p.93) qu'il faudra : « Réaliser une gestion efficace des eaux et des déchets avec notamment la mise en place d'un système de points d'apport volontaire enterrés avec tri-sélectif et gestion des encombrants. ».

Le projet de la gare Drancy-Bobigny et de projet immobilier en surplomb (résidence étudiante et bureaux) ne prévoit pas de point d'apport volontaire avec tri-sélectif et de système de gestion des encombrants.

Il est donc souhaité que l'OAP précise que cette orientation ne concerne pas le secteur de la gare.

3.2. Sevrans - Quartier de gare Grand Paris Sevrans Beaudottes

Mandela Gare-Centre Commercial Beau Sevrans - ZAE Bernard Vergnaud

- 3.2.1. Dans la légende de la carte p. 121, figure les mentions « Secteur pôle gare multimodale » et « Pôle gare intégrant la future gare multimodale du métro 16 » cette mention pourrait être remplacée par « Secteur pôle gare multimodal » et « Pôle gare intégrant la future gare multimodal du métro 16 ». En effet, c'est le pôle qui est multimodal plutôt que la gare.
- 3.2.2. En page 119, l'OAP intègre des orientations écrites « Développement Durable » et notamment une orientation visant à « Faire du Parc de la Butte Montceaux le grand parc urbain du quartier ».

Nous souhaiterions obtenir plus de précisions sur la mention suivante : « *Créer un cône de vue dégagé et circulaire depuis l'émergence de la gare du GPE jusqu'au parc de la Butte Montceaux pour révéler le parc* ».

En effet, cette disposition ne figure pas au sein du document graphique de l'OAP en pages 120 et 121 ce qui ne permet pas de la localiser.

Cette disposition pourrait avoir un impact sur le projet immobilier que la SGP souhaite développer sur le terrain situé au sud de la gare et obérer sa faisabilité.

3.3. OAP sectorielle – Tremblay-en-France - Vieux Pays

Sur la carte en page 157 figure le tracé de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express en pointillé jaune. Ce tracé ne correspond pas exactement au tracé de la ligne. Il conviendrait, d'une part, de repositionner le tracé sur la carte, et d'autre part, d'ajouter la mention « *(indicatif)* » dans la légende.

4. Règlement écrit – Lexique

En page 24, la définition des voies et emprises publiques indique tout d'abord que « *Les emprises doivent correspondre à des espaces ouverts au public qui ne relèvent pas de la notion de voie, telles que les voies ferrées [...]* ». Il est ensuite écrit que « *les voies ferrées ne sont pas considérées comme des voies et emprises publiques* ». Ces deux phrases semblent contradictoires, de telle sorte qu'il n'est pas certain que les voies ferrées soient des emprises publiques au sens du PLU.

5. Règlement écrit – Dispositions générales écrites applicables en toutes zones

5.1. Collecte des eaux usées autres que domestiques et des eaux souterraines

En page 7, le règlement interdit le rejet permanent d'eaux souterraines, et notamment des eaux d'exhaure.

En raison des infiltrations d'eau dans l'infrastructure souterraine, les gares du réseau de transport du Grand Paris Express engendrent des rejets permanents d'eaux d'exhaure dans le réseau d'assainissement. Il est donc demandé qu'il soit prévu : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express, les rejets d'eaux d'exhaure au réseau d'assainissement sont autorisés.* ».

5.2. Gestion des eaux pluviales

En page 7, le règlement n'autorise les rejets d'eaux pluviales au réseau d'assainissement qu'en cas de contraintes géologiques, et avec un débit de fuite limité à 2l/s/ha. Par ailleurs, les ouvrages de rétention ne sont autorisés que par exception.

La gestion des eaux pluviales du réseau de transport du GPE est en partie réalisée grâce à des bassins de rétention/régulation enterrés accueillant les eaux pluviales avant leur rejet dans le réseau d'assainissement. Ces bassins permettent de respecter les débits de fuite autorisés. La gestion des eaux pluviales à la source par infiltration sans rejet vers le réseau d'assainissement est recherchée pour les pluies courantes.

Les emprises des ouvrages n'étant pas suffisamment étendues, et la SGP n'ayant vocation à conserver que les emprises strictement nécessaires à l'exploitation, l'infiltration de l'intégralité des eaux pluviales n'est pas possible. Par ailleurs, les emprises restreintes et les enjeux de sécurité

publique ne permettent pas de réaliser des bassins à ciel ouvert. Les espaces libres autour de gares sont principalement aménagés pour accueillir les flux de voyageurs (parvis).

Le débit de fuite indiqué dans le PLUi ne semble pas prendre en compte le zonage pluvial et le règlement d'assainissement de l'EPT, pourtant également applicable.

Il est donc demandé que la règle suivante soit inscrite à cet article : « *La gestion des eaux pluviales des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express peut s'opérer grâce à des bassins de rétention ou régulation avec un raccordement au réseau d'assainissement pour un débit de fuite autorisé par le gestionnaire de réseau.* ».

5.3. Récupération des eaux pluviales

En page 8, le règlement prévoit que toute opération de construction aboutissant à l'établissement de 100 m² d'emprise au sol et au-delà doit s'équiper d'un dispositif de stockage des eaux pluviales.

Cette disposition semble induire que la récupération des eaux pluviales doit être opérée en vue de sa réutilisation.

Les gares du réseau de transport du GPE ne prévoient pas de dispositif de réutilisation des eaux pluviales, compte tenu des contraintes d'exploitation et de conception des gares. Comme évoqué précédemment, des bassins de rétention ou régulation des eaux pluviales sont toutefois prévus.

Il est donc demandé qu'il soit prévu : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express, la réutilisation des eaux pluviales n'est pas obligatoire.* ».

5.4. Dispositions relatives aux ouvrages techniques

En page 9, le règlement prévoit que « *les dispositions du présent règlement ne sont pas applicables aux ouvrages techniques liés au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics sous réserve d'une intégration satisfaisante. Notamment :*

- *Aux constructions et installations nécessaires au fonctionnement du réseau de transport public [...] ».*

5.4.1 Le règlement est divisé en plusieurs documents, écrits et graphiques, et prévoit parfois des règles spécifiques aux ouvrages techniques. Il est souhaité qu'il soit précisé que « *les dispositions de l'ensemble du présent règlement* » sont concernées, à titre de clarification.

5.4.2 Par ailleurs, la partie 5 du règlement écrit « *Qualité architecturale, environnementale et paysagère* » comporte des règles relatives aux clôtures. Les contraintes de sécurité des ouvrages techniques du RTGPE imposent d'édifier des clôtures de 3 m de hauteur. Ces contraintes ne sont pas toujours prises en compte par le règlement. Les clôtures seront conçues de manière à assurer l'insertion qualitative des ouvrages dans le paysage environnant.

Il est donc souhaité qu'il soit précisé à cet article 4 que le règlement ne s'applique pas « *aux clôtures nécessaires à ces ouvrages techniques* ».

5.4.3 Le règlement des zones prévoit également des restrictions en matière d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Or, des ICPE peuvent être nécessaires durant les travaux du RTGPE. Il s'agit principalement d'aires de stockage de matériel et de terres, et d'ICPE pour la réalisation des parois moulées (centrale à boue bentonitique et centrale à béton). La création et l'exploitation de ces ICPE seront subordonnées aux autorisations administratives requises. Elles ne relèvent pas du régime dit « *SEVESO* ». Elles seront le plus possible intégrées à leur environnement

immédiat et toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants seront mises en œuvre. Des mesures seront prises afin d'éviter toute pollution, nuisance ou danger non maîtrisable.

Il est donc souhaité qu'il soit précisé à cet article 4 que le règlement ne s'applique pas « aux installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires à la réalisation de ces ouvrages technique ».

5.5. Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

5.5.1 Le règlement prévoit un nombre de places de stationnement pour les véhicules motorisés minimal pour les constructions à destination de commerces et activités de services (page 12).

Or, le programme des gares ne prévoit pas de places de stationnement dédiées aux commerces situés au sein des gares du réseau de transport du Grand Paris Express.

Il est donc souhaité que la phrase suivante soit inscrite, dans le tableau en page 12, pour les sous-destinations « artisanat et commerce de détail », « activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle » et « restauration » : « Cette règle ne s'applique pas pour les commerces situés au sein des gares du réseau de transport du Grand Paris Express. ».

5.5.2 Le règlement impose de réaliser au moins une place de stationnement pour les véhicules motorisés pour trois chambres, pour les constructions de la sous-destination « hébergement », sans qu'il soit opéré de distinction entre les périmètres autour des gares et les autres secteurs.

Il est fait observer qu'il résulte de la combinaison des articles L. 151-35, L. 151-34 3° et R. 151-46 du code de l'urbanisme qu'il ne peut être exigé plus 0,5 aire de stationnement pour 3 places d'hébergement au sein des résidences universitaires.

5.6. Dispositions générales pour les vélos

Le règlement prévoit que l'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos doit être couvert et éclairé. Il doit être constitué d'un ou plusieurs locaux fermés et sécurisés (page 14).

Les gares du réseau de transport du GPE peuvent accueillir des consignes vélos sécurisées mais également des dispositifs d'arceaux vélos en extérieur, au sein des pôles multimodaux sur l'espace public.

Il est donc souhaité qu'il soit précisé : « Cette règle ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express. ».

5.7. Normes de stationnement pour les vélos

Le règlement (pages 14 et 15) prévoit des normes de stationnement pour les vélos, pour les constructions destinées aux commerces et activités de services (10 % de la capacité du parc de stationnement) et les équipements d'intérêt collectif et services publics (15% de l'effectif total des agents du service public accueillis simultanément).

Comme mentionné ci-dessus, les gares du réseau de transport du GPE ne disposent pas de parc de stationnement, y compris pour les commerces, à l'exception de places réservées à l'exploitation, à la police et au pôle multimodal (dépose minute, ...). Les gares ne prévoient pas de stationnement vélos dédiés au personnel de la gare, mais des stationnements en consigne vélos et en arceaux à l'échelle du pôle. Le programme de stationnement des vélos est conçu par les comités de pôle multimodal,

associant les acteurs locaux, comme le prévoit le PDUIF (Défi 4 Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo – Action 4.2 Favoriser le stationnement des vélos).

Compte tenu de ces particularités, il est souhaité que la règle suivante soit ajoutée au sein des dispositions particulières : « *Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express et aux commerces situés au sein des gares.* ».

6. Règlement écrit - Dispositions graphiques

Un périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global (PAPAG) a été institué sur le périmètre d'étude Mandela Gare à Sevrans. Le règlement prévoit (p.3) qu'au sein de ce périmètre sont seules autorisées les extensions des constructions existantes dans une limite de 50 m² de surface de plancher.

La gare de Sevrans-Beaudottes est en cours de réalisation au sein de ce périmètre.

Il est donc demandé que la phrase soit ajoutée à la fin de l'article relatif aux PAPAG : « *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express sont autorisées au sein du périmètre Mandela Gare à Sevrans.* ».

7. Règlement écrit – Tableau des emplacements réservés

La liste des emplacements réservés comporte deux emplacements réservés dédiés au réseau de transport public du Grand Paris : ERSGP1 (à Aulnay-sous-Bois) et ERSGP5 (à Villepinte). Compte tenu de l'avancement du projet et la maîtrise foncière des terrains, la Société des grands projets vous informe que ces emplacements réservés peuvent être supprimés de la liste, ainsi que des plans des prescriptions graphiques concernés.

8. Règlement écrit – Règlement des zones

La gare le Bourget RER de la ligne 16 est située en zone U2.

Une partie de la gare Drancy-Bobigny de la ligne 15 Est et la gare Sevrans-Livry de la ligne 16 sont situées en zone U3.

Les gares Le Blanc-Mesnil de la ligne 16 et Le Bourget Aéroport de la ligne 17 Nord sont situées en zone U5.

Les gares Parc des Expositions et Aéroport Charles de Gaulle T2 de la ligne 17 Nord, ainsi qu'une partie de la gare Drancy-Bobigny de la ligne 15 Est et le centre d'exploitation des lignes 16 et 17, sont situés en zone U6.

8.1. Traitement environnemental et paysager des espaces non-bâti

Les règlements de ces zones (U2, U3, U5 et U6) prévoient des dispositions particulières concernant les équipements, et notamment les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public, s'agissant du traitement environnemental et paysager des espaces non-bâti. Il est prévu que : « *une part de 15% minimum de la superficie du terrain doit être traitée en espace de pleine terre* ».

Ces règlements prévoient également des règles de plantations et de végétalisation des places de stationnement. Les règlements imposent également des règles minimum de superficie du terrain à traiter en coefficient de biotope, qui semblent s'appliquer aux équipements à défaut de mention

contraire expresse dans les dispositions particulières concernant les équipements mentionnées ci-dessus.

Les mises en compatibilité des PLU communaux avec les déclarations d'utilité publique des lignes du GPE ont, chaque fois que nécessaire, prévu que les quotas d'espaces végétalisés, d'espaces de pleine terre ou de plantations ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express.

Ces règles sont nécessaires afin de ne pas contraindre l'implantation des constructions par des normes qui ne permettraient pas leur implantation sur les emprises projetées et qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport. Les emprises sont contraintes, et la SGP a vocation à conserver uniquement les emprises strictement nécessaires à l'exploitation du réseau de transport, afin de limiter les expropriations. La présence de l'infrastructure en souterrain ne permet parfois pas de réaliser de la pleine terre ou des plantations d'arbres de moyenne ou haute tige.

Les espaces libres doivent assurer l'accessibilité et l'intermodalité. Les aménagements des espaces extérieurs sont définis en lien avec les comités de pôle dans une temporalité différente de la conception et de la réalisation des gares.

Les constructions et installations du RTGPE feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu environnant.

Il est donc demandé que la règle suivante soit inscrite au sein des dispositions particulières concernant les équipements : « *Les règles en matière de traitement environnemental et paysager des espaces non-bâties ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express, sous réserve d'une bonne intégration paysagère.* ».

8.2. Règlement de la zone U3

8.2.1. Conditions d'occupation du sol

Le projet immobilier réalisé sur le site de la gare Drancy-Bobigny est situé en secteur U3e. Le PLUi prévoit que la sous-destination « bureau » n'est autorisée qu'à condition « *qu'il se situe dans un opération « gare GPE* » ».

Les bureaux à réaliser au sein du projet immobilier feront l'objet d'un permis de construire distincts de celui de la gare, même si les deux projets forment un ensemble immobilier unique.

Afin de s'assurer que les bureaux pourront bien être autorisés dans un permis distinct, il est souhaité que la formulation du PLUi soit remplacée par la suivante : « *qu'il se situe dans un ensemble immobilier unique dont une partie est constituée d'une gare du GPE* ».

8.2.2. Traitement environnemental et paysager des espaces non-bâties – Dispositions particulières concernant les places de stationnement

Le PLUi prévoit que les aires de stationnement extérieures doivent être plantées à raison d'un arbre à grand développement au moins par tranche de 4 emplacements réalisés, ainsi que des règles relatives à l'implantation de ces arbres (p. 109).

Un projet immobilier est prévu sur le site de la gare Drancy-Bobigny. Un parc de stationnement sera réalisé pour répondre aux besoins de ce projet, conformément aux règles d'urbanisme.

Compte-tenu des contraintes fortes du site (géométrie de la parcelle, fonctionnalités programmatiques, espaces au Nord de la parcelle non aménagés pour le futur chantier T11, ...), une adaptation des

règles relatives à l'implantation des arbres est sollicitée. Le nombre d'arbres et le volume de terre associé ne sera pas remis en cause.

Il est souhaité que la règle suivante soit ajoutée : « *Pour les ensembles immobiliers uniques comportant pour partie des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express, en cas d'impossibilité de planter les arbres sur l'aire de stationnement liée à la configuration du site, les arbres pourront être plantés sur le terrain d'assiette.* ».

9. Règlement des zones UP

9.1. Règlement de la zone UP AU1

La gare d'Aulnay de la ligne 16 est située en zone UP AU1.

Le règlement prévoit « *5% minimum de la superficie du terrain doit être traitée en coefficient de biotope.* » (G. Nature en ville, p. 9).

Dans le PLU en vigueur d'Aulnay-sous-Bois, l'article 13/3.7 du règlement de la zone UH prévoit que les obligations en matière de plantations ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Il est donc souhaité que cette règle soit maintenue dans le PLUi.

9.2. Règlement de la zone UP SE3

9.2.1. Implantation des constructions par rapport à l'alignement

Le règlement prévoit : « *Les constructions peuvent être implantées à l'alignement. [...] Des percées visuelles devront être constituées toutes les 50 m de linéaire de façade minimum.* » (p. 69).

Il est souhaité que la règle figurant au règlement de la zone UEV du PLU de Sevrans en vigueur soit reprise : « *6/7 Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public et d'intérêt collectif.* ».

9.2.2. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Le règlement prévoit des règles relatives à l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (p. 69).

Il est demandé que la règle figurant au règlement de la zone UEV du PLU de Sevrans en vigueur, et issue de la mise en compatibilité du PLU avec la déclaration d'utilité publique de la ligne 16, soit reprise dans le PLUi : « *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m minimum.* ».

9.2.3. Emprise au sol

Le règlement prévoit que l'emprise au sol est limitée à 80% de la superficie du terrain (p.70).

Il est souhaité que la règle figurant au règlement de la zone UEV du PLU de Sevrans en vigueur soit reprise : « *Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.* ».

9.2.4. Nature en ville

Le règlement impose soit 15% minimum de la superficie du terrain traitée en espace de pleine terre soit 30% minimum de la superficie du terrain traitée en coefficient de biotope (p.70).

Il est demandé que la règle figurant au règlement de la zone UEV du PLU de Sevrans en vigueur, et issue de la mise en compatibilité du PLU avec la déclaration d'utilité publique de la ligne 16, soit reprise : « *Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* ».

9.2.5. Les normes planchers de stationnement

Le règlement prévoit des normes planchers de stationnement pour les commerces : « *à partir de 150 m² de surface de plancher, une place par tranche de 50 m² de surface de plancher* » (p. 71).

Or, le programme des gares ne prévoit pas de places de stationnement dédiées aux commerces situés au sein des gares du réseau de transport du Grand Paris Express.

Il est demandé que la règle suivante soit ajoutée : « *Pour les commerces situés au sein des gares et les installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, il n'est pas fixé de règle.* ».

10. Règlement écrit – Qualité architecturale, environnementale et paysagère

10.1. Dispositions communes – 5. Les toitures

Le règlement prévoit (p.5) que : « *Les éléments techniques [...] doivent être non visibles depuis l'espace public. Lorsqu'elles sont implantées en terrasse, elles doivent être en retrait horizontal d'au moins 3 mètres par rapport à l'acrotère. Leur couleur doit s'intégrer avec la partie de construction sur laquelle elles sont fixées.* ».

En raison de contraintes techniques de conception des gares, l'implantation d'édicules techniques en toiture à moins de 3 mètres de l'acrotère peut s'avérer nécessaire. Ces éléments font l'objet d'une intégration architecturale.

Il est donc souhaité que la phrase suivante soit inscrite à la fin du premier paragraphe de l'article « 5. Toiture » des dispositions communes : « *Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.* ».

10.2. Dispositions particulières applicables à la commune d'Aulnay-sous-Bois

10.2.1. Antennes et éléments de superstructures en toiture

Le règlement prévoit (p. 14) : « *5.1.1 - Les installations techniques propres à la construction établies en toiture (gainés, souches, antennes, machinerie, caissons, canalisations, ...) doivent être dissimulées, regroupées et faire l'objet d'un traitement assurant leur meilleure intégration visuelle. Ces éléments de superstructure, d'une hauteur maximale de 3 mètres, doivent obligatoirement être implantés en retrait de 3 minimum par rapport au plan vertical de la façade concernée.* »

En raison de contraintes techniques de conception du centre d'exploitation, d'installations techniques ou d'antennes en toiture à moins de 3 mètres du plan vertical de la façade peut s'avérer nécessaire. Ces éléments font l'objet d'une intégration architecturale.

Il est donc souhaité que la phrase suivante soit ajoutée à la fin de l'article 5.1.1 cité ci-dessus : « Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express. ».

10.2.2. Qualité des zones d'activités

Le règlement prévoit (article 5.4, p.15) : « Un traitement paysager de l'entrée du site et des accès sur la voirie doit être réalisé par le biais de massifs arbustifs. », « Le linéaire de la façade sur rue doit comporter une plantation d'arbres (à grand développement) taille minimale 18/20 cm de diamètre à la plantation (mesure du tronc du sujet à 1 mètre du sol) ou d'une hauteur de 250/300 cm pour un conifère. ».

Les entrées du site du centre d'exploitation sont constituées d'éléments bâtimentaires. En raison de contraintes de sûreté, les plantations d'arbres peuvent s'avérer impossibles.

Il est donc demandé que la phrase suivante soit ajoutée à la fin de l'article : « Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris. ».

10.3. Dispositions particulières applicables à la commune de Dugny – 2. Toitures

Le règlement prévoit des règles de fonctionnalisation des toitures terrasses (article 2.3, page 25).

En raison des contraintes techniques d'exploitation et des contraintes liées à la protection des monuments historiques concernant la gare Le Bourget Aéroport, il est demandé que la phrase suivante soit ajoutée à la fin de l'article 2.3 : « Cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express. ».

10.4. Dispositions particulières applicables à la commune du Bourget – 1.3 Façades commerciales

Le règlement prévoit que le rez-de-chaussée des constructions destiné à du commerce ou de l'artisanat doit comporter l'emplacement d'un bandeau destiné à recevoir leur enseigne (article 1.3.2, p. 44).

La gare Le Bourget RER comporte des commerces en rez-de-chaussée ne disposant pas de bandeau en façade.

Il est souhaité que la règle suivante soit ajoutée à cet article : « Cette règle ne s'applique pas pour les commerces situés au sein des gares du réseau de transport du Grand Paris Express sous réserve d'une bonne intégration architecturale. ».

10.5. Dispositions particulières applicables à la commune de Villepinte – 2. Toitures

Le règlement (article 2.2, p. 60) prévoit que : « Les ouvrages et locaux techniques [...] doivent [...] ne pas être laissés apparent dans le cas de toiture terrasse [...] ».

En raison des contraintes techniques d'exploitation, il peut s'avérer nécessaire de réaliser des ouvrages techniques en toiture terrasse.

Il est donc souhaité qu'il soit prévu à la fin de l'article 2.2 : « Cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express. ».

11. Annexes du règlement – Note de préconisations pour la gestion des déchets

La note de préconisation pour la gestion des déchets (p. 4) impose la création d'un local encombrants et d'une aire de présentation des encombrants pour les collectifs de plus de 50 logements.

Les projets immobiliers projetés sur le site des gares Drancy-Bobigny et Aulnay Val-Francilia présente des particularités en proximité forte des ouvrages du GPE. Il est donc souhaité que ne soit pas imposé la création d'un local et d'une aire de présentation des encombrants, du fait des contraintes techniques fortes exportées de la gare vers les projets immobiliers. Au regard de la programmation et de sa transposition spatiale, il est donc impossible d'interpréter la note de préconisation sur les locaux et aires destinées aux encombrants.

12. Annexes du règlement – Fiche patrimoniale Le Blanc-Mesnil

Le plan des prescriptions graphiques et le plan du patrimoine identifie un bâti protégé, faisant l'objet de la fiche Patrimoine Remarquable n° 252 sur la commune du Blanc-Mesnil (p. 256).

Ce bâtiment situé 106 avenue du 8 mai 1945 comporte un accès secondaire à la gare du Bourget Aéroport de la ligne 17 Nord. La façade de cet accès secondaire a vocation à être visible et identifiable par son architecture.

Il est souhaité que la remarque suivante soit ajoutée sur la fiche patrimoniale : « *La façade de la gare pourra présenter une composition et des matériaux se démarquant du bâti protégé, sous réserve d'une bonne intégration architecturale dans l'environnement.* ».

13. Règlement - Plan de zonage et plan des prescriptions graphiques – Drancy

Le terrain d'assiette de la gare Drancy-Bobigny de la ligne 15 Est est situé en grande partie en zone U3 et en partie en zone U6.

Il est souhaité que l'intégralité du terrain d'assiette de la gare Drancy-Bobigny soit intégré à la zone U3 afin de faciliter l'application des règles d'urbanisme au projet. Un plan géoréférencé du périmètre du projet pourra être transmis afin de modifier les plans.

14. Plan de zonage et plan des prescriptions graphiques – Sevran

Sur les documents graphiques et plus précisément la pièce 6.1.7 « Plan de délimitation des zones SEVRAN » et le 6.2.7 « Plan des prescriptions graphiques SEVRAN », le projet immobilier projeté par la SGP sur le terrain situé au sud de la gare de Sevran-Beaudottes est en zone U3.

Nous souhaiterions que le zonage soit modifié afin que le terrain intègre le zonage UPse3.

Le foncier propriété de la SGP a vocation à s'intégrer dans le zonage UP pour offrir une meilleure cohérence urbaine autour du pôle gare Sevran-Beaudottes. En effet, le zonage UP se3 permettrait de faire bénéficier le projet immobilier de plusieurs articles du zonage UP notamment sur l'emprise au sol ou les règles de stationnement.

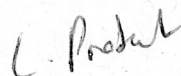
En revanche, le projet immobilier serait soumis à une hauteur maximale inférieure en changeant de zonage. La hauteur maximale autorisée en zone U3a (indice EEEDFD) est de R+6-21m, tandis que celle en zone UPse3 est de R+5-18m. Nous souhaiterions pouvoir conserver la hauteur maximale autorisée R+6-21m dans la zone UPse3.

Comme évoqué, la Société des grands projets se tient à la disposition de la ville de Sevran et de l'EPT Paris Terres d'Envol afin de co-construire ensemble la forme architecturale et urbaine de ces parcelles et en affiner la programmation au travers d'ateliers de travail.

Société des Grands Projets

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Luc PROBERT
Directeur Juridique adjoint



Pour le Président du directoire et par délégation

