



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PIECE H :
MISE EN COMPATIBILITE DES
DOCUMENTS D'URBANISME



SOMMAIRE

Sommaire	3
Liste des figures.....	5
Liste des tableaux.....	7
1. Objet de la mise en compatibilité	8
1.1. Procédure de mise en compatibilité	9
1.2. Objet de la mise en compatibilité	9
1.3. Déroulement de la procédure de mise en compatibilité	10
1.3.1. Examen du dossier par le Préfet.....	10
1.3.2. Examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique	10
1.3.3. Enquête publique.....	10
1.3.4. Avis de l'organe délibérant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunal ou du Conseil Municipal compétent (article R153-14 Code de l'urbanisme)	10
1.3.5. Déclaration d'utilité publique	10
1.4. Contenu du dossier de mise en compatibilité	11
2. Présentation du projet	12
2.1. Présentation du projet.....	13
2.1.1. Principaux ouvrages du projet	15
2.1.2. Présentation des acteurs	16
3. Commune de Paris	17
3.1. Mise en compatibilité du PLU de la commune de paris	18
3.1.1. Présentation de la commune et du PLU	18
3.1.2. Localisation du projet sur la commune.....	18
3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de paris	20
3.2.1. Rapport de présentation (pièce C_RP)	20
3.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (pièce C_PADD)	20
3.2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (pièce C_OAP).....	21
3.2.4. Règlement (pièce C_REG1)	22
3.2.5. Espaces Boisés Classés	28
3.2.6. Emplacements réservés	29
3.2.7. Eléments de valeur à protéger au titre du Code de l'urbanisme.....	29
3.2.8. Servitudes d'utilité publique	29
3.3. Incidences du projet sur le PLU de Paris.....	32
3.4. Présentation des Modifications du PLU	33
3.4.1. Rapport de présentation	33
3.4.2. Plan de zonage.....	34
3.4.3. Règlement écrit	36
4. Commune de Vincennes	41
4.1. Mise en compatibilité du PLU de la commune de vincennes	42
4.1.1. Présentation de la commune et du PLU.....	42
4.1.2. Localisation du projet dans la commune	42
4.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de vincennes	44
4.2.1. Rapport de présentation (pièce 1.).....	44
4.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (pièce 2. PADD)	45
4.2.3. Règlement (pièce 3.1)	45
4.2.4. Emplacements réservés	46
4.2.5. Eléments de valeur à protéger au titre du Code de l'urbanisme	47
4.2.6. Servitudes d'utilité publique	47
4.3. Incidences du projet sur le PLU de vincennes.....	49
4.4. Présentation des modifications du PLU.....	50
4.4.1. Règlement	50
5. Commune de Fontenay-sous-Bois	51
5.1. Mise en compatibilité du PLU de fontenay-sous-bois	52
5.1.1. Présentation de la commune et du PLU.....	52
5.1.2. Localisation du projet dans la commune	52
5.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de fontenay-sous-bois.....	56
5.2.1. Rapport de présentation (pièce 1.).....	56
5.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (pièce 2.1_PADD)	56
5.2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (pièce 3.0)	56
5.2.4. Règlement (pièce 4.2)	59
5.2.5. Emplacements réservés	61
5.2.6. Périmètres d'Attente d'un Projet d'Aménagement Global (PAPAG)	61
5.2.7. Autres éléments de valeur à protéger au titre du Code de l'urbanisme	62
5.2.8. Servitudes d'utilité publique	63



5.3. Incidences du projet sur le PLU de fontenay-sous-bois.....	67
6. Commune de Montreuil.....	68
6.1. Mise en compatibilité du PLUi d'Est Ensemble.....	69
6.1.1. Présentation de la commune et du PLUi.....	69
6.1.2. Localisation du projet dans la commune.....	69
6.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le PLUi d'est ensemble.....	71
6.2.1. Rapport de présentation (pièce 2.1 Diagnostic).....	71
6.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	71
6.2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation.....	72
6.2.4. Règlement.....	73
6.2.5. Emplacements réservés.....	74
6.2.6. Eléments de valeur à protéger au titre du Code de l'urbanisme.....	74
6.2.7. Servitudes d'utilité publique.....	75
6.3. Incidences du projet sur le PLUi d'est ensemble.....	75
7. Commune de Neuilly-Plaisance.....	76
7.1. Mise en compatibilité du PLU de neuilly-plaisance.....	77
7.1.1. Présentation de la commune et du PLU.....	77
7.1.2. Localisation du projet dans la commune.....	77
7.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de neuilly-plaisance.....	79
7.2.1. Rapport de présentation (pièce 1.a. Diagnostic).....	79
7.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD, pièce 2.).....	79
7.2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP, pièce 3).....	79
7.2.4. Règlement (pièce 4.).....	80
7.2.5. Emplacements réservés.....	81
7.2.6. Eléments de valeur à protéger au titre du Code de l'urbanisme.....	81
7.2.7. Servitudes d'utilité publique.....	81
7.3. Incidences du projet sur le PLU de neuilly-plaisance.....	82
7.4. Présentation des modifications du PLU.....	83
7.4.1. Règlement dans la partie relative aux « Définitions et précisions sur l'application des règles ».....	83
7.4.2. Règlement dans la zone UA.....	84
8. Annexes.....	86



LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Représentation schématique du prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay ...13

Figure 2 – Présentation du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay (Source : RATP / IDFM / INGEROP - 2020).....14

Figure 3 – Emprise chantier pour le raccordement du projet à l'existant (Source : RATP/INGEROP)18

Figure 4 – Détail du Plan Général des Travaux sur la commune de Paris (Source RATP / INGEROP) .19

Figure 5 – Orientations du PADD (Source : PLU Paris).....21

Figure 6 – Extrait de la carte des OAP de la cohérence écologique centré sur le secteur du Bois de Vincennes (Source : PLU de Paris)21

Figure 7 – Emprises chantier et définitives (source : RATP/INGEROP).....22

Figure 8 – Localisation des types d'emprises sur la typologie des habitats naturels du secteur concernés par les travaux (source : Plan de gestion arboricole du Bois de Vincennes).....23

Figure 9 – Typologie des habitats naturels du secteur concerné par les emprises travaux (source : INGEROP/EGIS)24

Figure 10 – Vue aérienne du couvert végétal des emprises du prolongement de la Ligne 1 et localisation des photos présentées ci-après : 1. Base vie ; 2. Raccordement sud ; 3. Raccordement sud ; 4. Poste de redressement (OA1) ; 5. Grilles et trappes de l'OA2 (source : IDFM)25

Figure 11 – Emplacement de la future base vie (pelouse, chemin, grille d'aération de la Ligne 1 existante) – Numéro 125

Figure 12 – Emplacement des emprises chantier pour le raccordement sud le long de l'avenue de Nogent – côté sud (friche, chemin, bois) Numéro 325

Figure 13 – Emplacement des emprises chantier pour le raccordement sud le long de l'avenue de Nogent – côté nord (pelouse, arbres d'alignement et bois en arrière-plan) Numéro 2.....26

Figure 14 – Emplacement de l'OA1 – poste de redressement (pelouse et arbres d'alignement) Numéro 426

Figure 15 – Emplacement de l'ouvrage d'entonnement (bois) Numéro 5.....26

Figure 16 – Proposition de modification du PLU de Paris (source : INGEROP).....27

Figure 17 – Plan des servitudes d'utilité publique du PLU de Paris sur le secteur du Bois de Vincennes (source : PLU de Paris)30

Figure 18 – Plan des servitudes d'utilité publique du PLU de Paris sur le secteur du Bois de Vincennes (source : PLU de Paris)31

Figure 19 – Plan de zonage du PLU de Paris avant mise en compatibilité (Source : PLU / INGEROP) .34

Figure 20 – Plan de zonage du PLU de Paris après mise en compatibilité (source : PLU / INGEROP) .35

Figure 21 – Détail du PGT sur la commune de Vincennes (source RATP / INGEROP - 2020).....43

Figure 22 – Extrait PLU de Vincennes (source : page 7)44

Figure 23 – Légende de l'extrait du PLU de Vincennes (source : page 7).....44

Figure 24 – Extrait PLU de Vincennes (source : page 8)44

Figure 25 – Figuration du projet sur le PLU de Vincennes (source : PLU Vincennes / INGEROP - 2020)45

Figure 26 – Extrait page 12 du règlement (source : PLU de Vincennes)..... 46

Figure 27 – Zoom sur les emplacements réservés de Vincennes concernés par le projet (source : PLU Vincennes) 46

Figure 28 – Plan des servitudes d'utilité publique sur la commune de Vincennes (Source : PLU Vincennes) 48

Figure 29 – Détail du PGT entre l'arrière-gare de Château de Vincennes et Les Rigollots sur la commune de Fontenay-sous-Bois (source RATP / INGEROP - 2020) 53

Figure 30 – Détail du PGT entre Les Rigollots et Grands Pêcheurs sur la commune de Fontenay-sous-Bois (source RATP / INGEROP - 2020)..... 54

Figure 31 – Détail du PGT entre Grands Pêcheurs et l'arrière-gare de Val de Fontenay sur la commune de Fontenay-sous-Bois (source RATP / INGEROP - 2020) 55

Figure 32 – Extrait de la carte du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)..... 56

Figure 33 – Extraits de la carte de l'OAP thématique « trame verte et modes doux » (à gauche au niveau de la station Les Rigollots ; à droite au niveau de la station Val de Fontenay) (source : PLU de Fontenay-sous-Bois) 57

Figure 34 – Extrait de la carte de l'OAP « Secteur Ouest » au niveau de la station Les Rigollots (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)..... 57

Figure 35 – Extrait de la carte de l'OAP « Secteur Grand Ensemble » au niveau de la station Val de Fontenay (source : PLU de Fontenay-sous-Bois) 57

Figure 36 – Extrait de la carte de l'OAP « Secteur Alouettes » au niveau de la station Val de Fontenay (source : PLU de Fontenay-sous-Bois) 58

Figure 37 – Extrait de la carte de l'OAP « Secteur Alouettes » au niveau de la station Val de Fontenay (source : PLU de Fontenay-sous-Bois) 58

Figure 38 – Extrait du règlement du PLU de Fontenay-sous-Bois..... 59

Figure 39 – Projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay au droit du plan de zonage du PLU de Fontenay-sous-Bois (source : INGEROP – 2020) 60

Figure 40 – Zoom sur les emplacements réservés à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (source : PLU Fontenay-sous-Bois)..... 61

Figure 41 – Zoom sur les PAPAG à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (source : PLU Fontenay-sous-Bois) 62

Figure 42 – Zoom sur les PAPAG à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (source : PLU Fontenay-sous-Bois) 62

Figure 43 – Zoom sur le carrefour des Rigollots (source : PLU Fontenay-sous-Bois) 62

Figure 44 – Zoom sur les axes d'embellissement et/ou linéaire commercial à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (source : PLU de Fontenay-sous-Bois) 63

Figure 45 – Zoom sur les axes d'embellissement et/ou linéaire commercial à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (source : PLU de Fontenay-sous-Bois) 63

Figure 46 – Plan des servitudes d'utilité publique du PLU de Fontenay-sous-Bois 65

Figure 47 – Extrait du plan du SPR de Fontenay-sous-Bois au niveau des franges du Bois de Vincennes (source : PLU de Fontenay-sous-Bois) 66



Figure 48 – Extrait du plan du SPR de Fontenay-sous-Bois au niveau de la future station Les Rigollots (source : PLU de Fontenay-sous-Bois).....66

Figure 49 – Extrait du plan du SPR de Fontenay-sous-Bois au niveau du futur OA3 (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)67

Figure 50 – Détail du PGT entre Les Rigollots et Grands Pêcheurs sur la commune de Montreuil (source RATP / INGEROP - 2020).....70

Figure 51 – Extrait de la carte de l’offre de transport actuelle et future du diagnostic du rapport de présentation du PLUi d’Est Ensemble71

Figure 52 – Extrait de la carte de l’OAP « Vers une ville renaturée et de qualité pour tous » (source : PLUi d’Est Ensemble)71

Figure 53 – Extrait de la carte de l’OAP « L’humain et le vivre ensemble au cœur du projet » (source : PLUi d’Est Ensemble).....71

Figure 54 – Extrait de la carte de l’OAP « L’héritage la résilience et la transition écologique comme moteurs d’une évolution maîtrisée » (source : PLUi d’Est Ensemble).....72

Figure 55 – Extrait du document « OAP thématiques » présentant le développement du réseau de transports en commun sur la période 2025-2030 (source : PLUi d’Est Ensemble).....72

Figure 56 – Extrait du document « OAP territoires », territoire « Parc des Hauteurs ».....72

Figure 57 – Extrait du document « OAP territoires », territoire « Parc des Hauteurs » (source : PLUi d’Est Ensemble).....73

Figure 58 – Projet de prolongement de la Ligne 1 localisé sur un extrait du plan de zonage au droit de Montreuil (source : PLUi d’Est Ensemble)73

Figure 59 – Extrait du document règlement du PLUi d’Est Ensemble, III Dispositions communes en toutes zones (source : PLUi d’Est Ensemble)74

Figure 60 – Extrait du règlement du PLUi d’Est Ensemble, Dictionnaire du PLUi (source : PLUi d’Est Ensemble).....74

Figure 61 – Zoom sur le plan de zonage d’Est Ensemble concerné par le projet (source : PLUi d’Est Ensemble).....74

Figure 62 – Détail du PGT entre Grands Pêcheurs et le CDT sur la commune de Neuilly-Plaisance (source RATP / INGEROP - 2020).....78

Figure 63 – Extrait de la carte OAP thématique Trame Verte et Bleue (source : PLU de Neuilly-Plaisance)79

Figure 64 – Projet de prolongement de la Ligne 1 localisé sur un extrait du plan de zonage au droit de Neuilly-Plaisance (source : PLU de Neuilly-Plaisance)80

Figure 65 – Extrait du plan de servitudes d’utilité publique du PLU de Neuilly-Plaisance au niveau du futur CDT (source : PLU de Neuilly-Plaisance).....81



LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Compétences relatives aux PLU	10
Tableau 2 – Caractéristiques du prolongement de la Ligne 1 du métro (source RATP / IDFM)	13
Tableau 3 – Emprises travaux et définitive dans le Bois de Vincennes (source : RATP/IDFM).....	23
Tableau 4 – Liste des emplacements réservés à Vincennes à proximité du projet	46
Tableau 5 – Liste des emplacements réservés interceptés à Fontenay-sous-Bois	61
Tableau 6 – Liste des PAPAG à Fontenay-sous-Bois (source : PLU de Fontenay-sous-Bois).....	61



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

1. Objet de la mise en compatibilité

**1**

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

1.1. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le Code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été codifiée par les articles L.153-54 et suivants, ainsi qu'à l'article R.153-14 du Code de l'urbanisme. L'article L.153-54 dispose que :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique [...] et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- > 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique [...] de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- > 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint ».

La notion de compatibilité impose que le projet respecte les dispositions des documents d'urbanisme en vigueur.

Une opération est incompatible lorsque :

- Elle est interdite par le règlement ;
- Elle a une incidence sur l'affectation des sols, sur la localisation des emplacements réservés ;
- Elle porte atteinte à un espace spécialement protégé et notamment un espace boisé classé ;
- Elle apporte des restrictions nouvelles et importantes au droit des sols.

La mise en comptabilité des PLU a pour but de permettre la réalisation de tous les éléments du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro.

1.2. OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay faisant l'objet du présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sur les villes de Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Montreuil et Neuilly-Plaisance.

Elle vise à d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces des documents d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.

Plus précisément, elle concerne :

- La **section courante de l'infrastructure souterraine** : les tunnels mettant en liaison les stations et desservant le Centre de Dépannage des Trains (CDT) ;
- Les **ouvrages annexes** tels que les puits d'accès pompier, les puits de ventilation, les ouvrages d'épuisement, les baies d'aération à volets mécanisés, les postes de redressement, les postes force, etc.
- Les installations permettant l'exploitation de la Ligne 1 du métro prolongée : le **centre de dépannage des trains**.



1.3. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

La procédure de mise en compatibilité est conduite sous l'autorité du Préfet. Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure :

1.3.1. Examen du dossier par le Préfet

Au vu du dossier transmis par les maîtres d'ouvrage conjoints que sont Île-de-France Mobilités et la RATP, le Préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) approuvés de Paris, Vincennes, Montreuil, Fontenay-sous-Bois et Neuilly-Plaisance. Dans la négative, conformément à l'article L.153-50 du Code de l'urbanisme, le Préfet adresse à l'établissement public de coopération intercommunale ou à la commune compétent, un dossier indiquant les motifs pour lesquels il considère que le PLU ne respecte pas les obligations de mise en compatibilité ainsi que les modifications qu'il estime nécessaires pour y parvenir.

COMMUNES	COMPETENCE RELATIVE AU PLU
PARIS	Ville de Paris
VINCENNES	Etablissement Public Territorial Paris Est Marne & Bois depuis le 1 ^{er} janvier 2016 (loi « NOTRe »)
FONTENAY-SOUS-BOIS	Etablissement Public Territorial Paris Est Marne & Bois depuis le 1 ^{er} janvier 2016 (loi « NOTRe »)
MONTREUIL	Etablissement Public Territorial Est Ensemble depuis le 1 ^{er} janvier 2016 (loi « NOTRe »)
NEUILLY-PLAISANCE	Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est depuis le 1 ^{er} janvier 2016 (loi « NOTRe »)

Tableau 1 – Compétences relatives aux PLU

Il faut noter que le document de référence pour la commune de Montreuil n'est pas le PLU de la Ville mais le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) d'Est Ensemble.

1.3.2. Examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées pour la mise en compatibilité doivent faire l'objet d'un examen conjoint préalable à l'ouverture de l'enquête (art. L. 153-54 et R. 153-13 du Code de l'urbanisme).

Cet examen est une réunion de présentation et d'échanges, à l'occasion de laquelle les Personnes Publiques Associées (PPA), notamment les communes et établissements publics de coopération intercommunale, sont invités à émettre leurs remarques sur les modifications à apporter dans le cadre des dossiers de mise en compatibilité. À l'issue de cet examen conjoint est dressé un procès-verbal, pièce qui doit être jointe au dossier d'enquête publique (article R.153-13). Les articles L.132-7 et L132-9 du Code de l'urbanisme précisent la liste des Personnes Publiques Associées.

1.3.3. Enquête publique

Le projet est soumis à une **enquête publique** conformément à différentes réglementations :

- Dans le cadre de l'analyse de son impact sur l'environnement cette opération est soumise à une étude d'impact systématique pour sa composante métro (rubriques 5 et 7 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement), qui doit faire l'objet d'une enquête publique (voir pièce E – Etude d'impact).
- Le projet nécessite une mise en compatibilité des PLU de Paris, Vincennes et Neuilly-Plaisance. « Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique [...] et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :
 - o L'enquête publique concernant l'opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité qui en est la conséquence.
 - o Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.123-7 et L.123-9 » (art. L.153-54 du Code de l'urbanisme).

Le dossier de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) des collectivités correspond à la présente pièce.

- Le projet nécessite des acquisitions foncières. Si un accord par voie amiable n'est pas possible avec les propriétaires concernés, une procédure d'expropriation devra être mise en œuvre pour permettre la réalisation du projet. La procédure d'expropriation nécessite la réalisation d'une enquête publique au titre des articles L.110-1 à L.122-7 et les articles R.111-1 à R.122-8 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération, sur l'impact environnemental du projet et sur la mise en compatibilité des PLU.

1.3.4. Avis de l'organe délibérant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunal ou du Conseil Municipal compétent (article R153-14 Code de l'urbanisme)

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité des PLU (éventuellement modifiés 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 sont soumis pour avis, par le Préfet, soit à l'organe délibérant de l'EPCI, soit au Conseil Municipal compétent. Ceux-ci disposent alors d'un délai de deux mois pour donner leur avis. À défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

1.3.5. Déclaration d'utilité publique

La mise en compatibilité, éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est prononcée par le Préfet par arrêté déclarant l'opération d'utilité publique.

Conformément aux articles R. 153-20 et R. 153-21 du Code de l'Urbanisme, la déclaration d'utilité publique est affichée pendant un mois au siège de l'établissement public compétent et dans les Mairies

**1**

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

concernées et une mention de cet affichage doit être insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.

La mise en compatibilité produit ses effets juridiques dès l'exécution de ces formalités de publicité (affichages, publications) au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département. Chacune des formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le dossier peut être consulté.

1.4. CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte sur la modification de ses éléments et sur la mise en cohérence de son contenu avec l'opération déclarée d'utilité publique.

Les pièces suivantes, lorsqu'elles existent, sont analysées et éventuellement mises en compatibilité :

- Le rapport de présentation ;
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Les Orientations d'Aménagement Particulières (OAP) ;
- Le règlement des zones traversées par le projet ;
- Le plan de zonage ;
- Les annexes (liste des emplacements réservés, etc.).

Lorsqu'une mise en compatibilité est nécessaire l'extrait du document modifié, avant et après mise en compatibilité, est présenté dans le présent dossier, afin de mettre clairement en exergue les modifications apportées.

Le tracé du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay concerne directement les territoires des communes de :

- Paris ;
- Vincennes ;
- Fontenay-sous-Bois ;
- Montreuil ;
- Neuilly-Plaisance.

Le présent dossier vise à mettre en compatibilité les PLU de ces communes ou intercommunalité avec le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay.



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



2. Présentation du projet



2.1. PRESENTATION DU PROJET

Le projet vise à relier les communes de Montreuil (Seine-Saint-Denis) et Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne) à Paris par un prolongement à l'est de la Ligne 1 du métro depuis son actuel terminus de Château de Vincennes.



Figure 1 – Représentation schématique du prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Permettre une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue ;
- Soutenir les projets de développement du territoire en faveur de l'activité ;
- Contribuer à préserver l'environnement et répondre notamment aux enjeux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Le tracé retenu, **long de 5,4 km (dont 4,8 km commercial)**, a pour objectif de desservir et relier des quartiers particulièrement denses en population, activités et emplois sur les territoires de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois. Avec près de 230 000 habitants et 105 000 emplois en 2016 (source : INSEE), ces communes constituent un bassin de vie majeur de l'Est francilien et un territoire économique très dynamique, à proximité du quartier d'affaires situé autour de la gare RER existante de Val de Fontenay.

Les **trois nouvelles stations** s'inséreront dans un espace dense et urbain, concentrant habitat, équipements et de nombreuses activités (commerces, entreprises, etc.) :

- Le quartier des Rigollots, sur la commune de Fontenay-sous-Bois en limite est de Vincennes ;
- Le quartier de Bel Air – Grands Pêcheurs, au sud-est de Montreuil ;
- Le pôle tertiaire de Val de Fontenay.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay a ainsi vocation à conforter un axe structurant est – ouest, permettant à la fois de desservir finement les quartiers de Montreuil et de Fontenay-sous-Bois et de les relier au réseau structurant de transports en commun francilien via des correspondances :

- À Val de Fontenay, avec le RER A, RER E ainsi que la future ligne de tramway T1 prolongé et la Ligne 15 Est du métro automatique du Grand Paris Express ;
- Avec de nombreuses lignes de bus le long du tracé.

La commune de Neuilly-Plaisance, en Seine-Saint-Denis, est également concernée au titre de l'implantation du Centre de Dépannage des Trains (CDT), pour permettre l'entretien, la réparation et le stockage des rames. D'autres ouvrages annexes seront construits le long de la ligne pour permettre la bonne marche du système de transport, qu'il s'agisse de permettre l'accès au tunnel par les services de secours, la ventilation du tunnel et des stations, la récupération des eaux d'infiltration ou l'alimentation électrique de la ligne.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO A VAL DE FONTENAY	
LONGUEUR	Prolongement de 4,8 km (tracé commercial)
NOMBRE DE NOUVELLES STATIONS	3
FREQUENTATION ATTENDUE	95 000 voyageurs / jour sur le prolongement
FREQUENCE DE PASSAGE	En heure de pointe : 1 métro toutes les 95 secondes En heure creuse : 1 métro toutes les 200 secondes
TEMPS DE PARCOURS	Entre Val de Fontenay et Château de Vincennes : 6 – 7 minutes Aller-retour sur la ligne entière prolongée : 90 minutes
VITESSE COMMERCIALE	30 km/h en moyenne sur la ligne
AMPLITUDE HORAIRE	05h30 – 01h30
MATERIEL ROULANT	68 rames sur la ligne prolongée (56+12)

Tableau 2 – Caractéristiques du prolongement de la Ligne 1 du métro (source RATP / IDFM)



1

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

Présentation du projet : prolongement

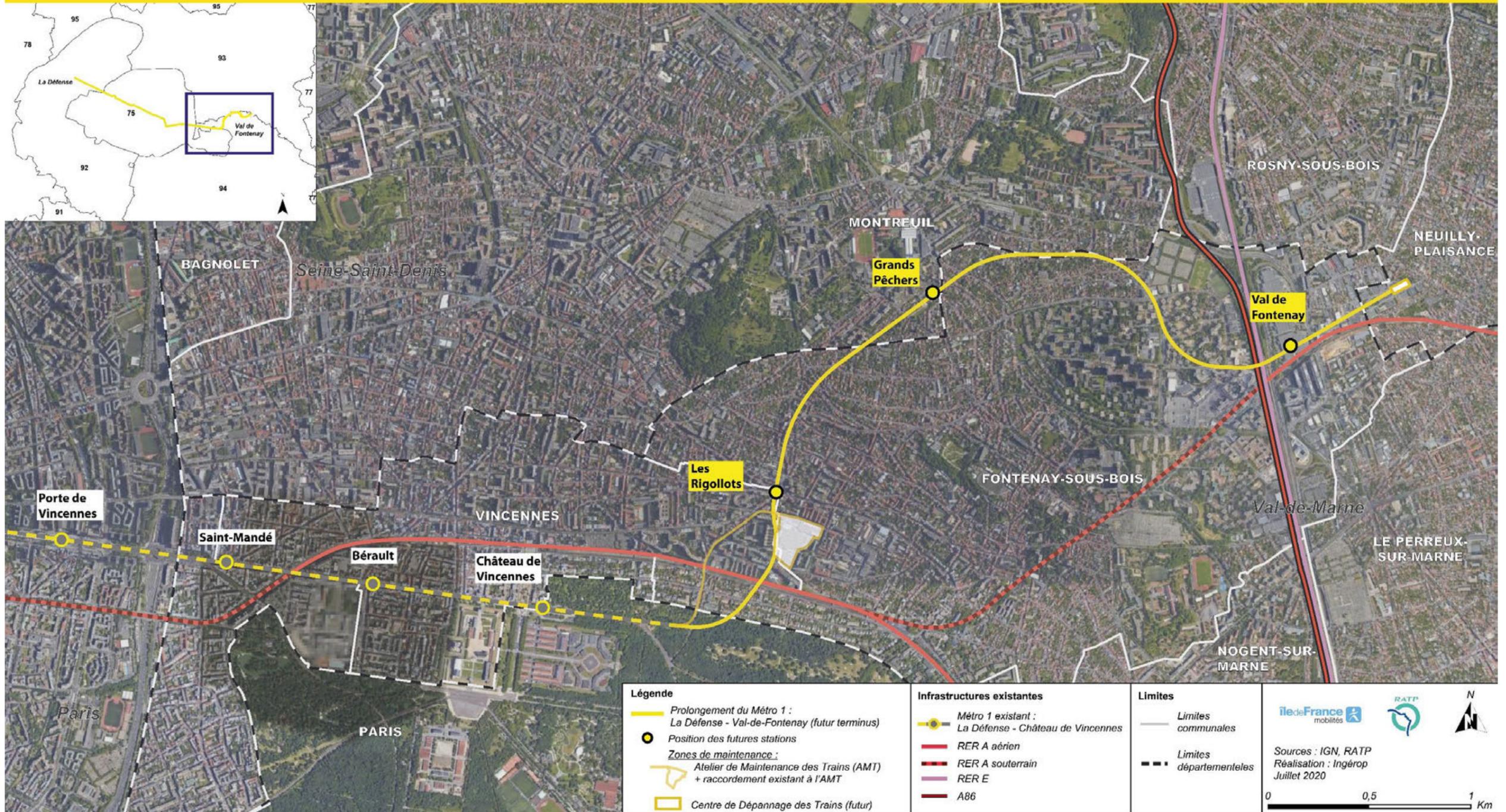


Figure 2 – Présentation du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay (Source : RATP / IDFM / INGEROP - 2020)



2.1.1. Principaux ouvrages du projet

+ Le tunnel

L'opération comprend un linéaire total de 5,4 km de tunnel, y compris le tunnel d'accès au centre de dépannage des trains situé en arrière-gare de la station terminus de Val de Fontenay. Le linéaire exploité commercialement est quant à lui d'environ 4,8 km.

La section courante du tunnel ferroviaire réalisé dans le cadre du projet permet l'installation de deux voies de circulation. Le tunnel a un diamètre extérieur de 8,35 m.

Dans une logique de rationalisation des coûts et de limitation de l'impact sur l'occupation des sols, un seul tunnelier est envisagé pour réaliser le creusement de la section de près de 5 km depuis le CDT situé en arrière-gare de Val de Fontenay jusqu'à l'ouvrage d'entonnement situé au niveau du Bois de Vincennes.

Dans le secteur de l'arrière-gare existante de la station Château de Vincennes, d'autres méthodes d'excavation doivent être employées, d'autant que la section des tunnels à réaliser passe à 1 voie.

De façon à éviter les effets de cisaillement, c'est-à-dire les croisements de voies ferrées, et d'assurer un accès stratégique à l'Atelier de Maintenance des Trains (AMT) de Fontenay-sous-Bois lors de la phase travaux, il est prévu de réaliser le raccordement à la ligne existante en deux tunnels séparés, chacun à une voie :

- Un tunnel de raccordement nord (voie en direction de La Défense) réalisé en méthode traditionnelle ;
- Un tunnel de raccordement sud (voie en direction de Val de Fontenay) réalisé d'abord en tranchée couverte puis en méthode traditionnelle.

+ Les stations

Le prolongement de la Ligne 1 du métro dessert **trois nouvelles stations souterraines** :

- Une station offrant une correspondance avec des lignes structurantes de transports collectifs : Val de Fontenay (RER A, RER E, future Ligne 15 Est, futur prolongement du T1) ;
- Deux stations de desserte locale : Les Rigollots à Fontenay-sous-Bois et Grands Pêcheurs à Montreuil.

Les trois nouvelles stations sont constituées d'ouvrages souterrains, avec des quais situés à environ -30 mètres par rapport au terrain naturel. Les quais, longs de 95 mètres, permettront à terme d'accueillir des rames à 6 voitures.

+ Les ouvrages annexes

Sur l'ensemble du projet, **8 ouvrages annexes** permettent d'assurer les fonctions nécessaires à l'exploitation du tunnel et assurent une ou plusieurs des fonctions suivantes : accès des secours, poste de redressement, ventilation et désenfumage du tunnel.

Ces ouvrages sont indispensables au bon fonctionnement du système de transport, à la sécurité et au confort des voyageurs. Ils assurent une ou plusieurs des fonctions décrites ci-après.

Ils sont autant que possible mutualisés au sein d'un ouvrage commun afin de limiter les coûts d'une part, la durée des travaux et le nombre d'implantations d'autre part, tout en assurant une insertion architecturale et urbaine de qualité.

Ces ouvrages peuvent avoir des conceptions variées et par exemple être composés d'un puits vertical relié au tunnel principal par un rameau de liaison ou bien d'un puits vertical centré sur le tunnel.

+ Le centre de dépannage des trains

L'opération prévoit la réalisation d'un nouveau centre de dépannage des trains qui s'intégrera dans le cadre de l'exploitation globale de la Ligne 1, et accueillera en particulier :

- Une première position pour réaliser des tâches de maintenance préventive avec une voie à roulement fer sur pilotis ;
- Une seconde position pour réaliser principalement des tâches de maintenance curative avec une voie à roulement pneu.

**1**

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

2.1.2. Présentation des acteurs

+ Les maîtres d'ouvrage

En application de l'article L.1241-4 du Code des transports, le projet est réalisé dans le cadre d'une **maîtrise d'ouvrage conjointe portée par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, et la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).**

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, elle fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.



Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Île-de-France Mobilités, dont le Conseil d'administration est composé de la Région Île-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres Départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tramway et bus).

En application de l'article L.1241-4 du Code des transports et dans le cadre du projet, Île-de-France Mobilités « *s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement* ».

La RATP est un établissement public à caractère industriel et commercial de l'Etat exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Île-de-France. En particulier, la RATP est exploitante de l'intégralité de la Ligne 1 du métro, ainsi que des autres lignes actuelles du réseau métropolitain. La RATP assurera ainsi l'exploitation de la Ligne 1 prolongée à l'est à Val de Fontenay.



En application de l'article L.1241-4 du Code des transports et dans le cadre du projet, la RATP « *choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux* ».

En outre, conformément à l'article L.2142-3 du Code des transports, la RATP est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau. À ce titre, elle est « *responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France* ».

+ Les partenaires du projet

La **Société du Grand Paris (SGP)**, établissement public de l'Etat, a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures. La SGP tient une place toute particulière dans le cadre du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay en ce sens qu'elle permettra le maillage avec le réseau du Grand Paris Express.

Ainsi une importante coordination entre Île-de-France Mobilités, RATP et SGP est mise en œuvre, en particulier pour la création de la gare de Val de Fontenay sur la Ligne 15 Est ainsi que le financement et la réalisation de l'ouvrage qui permettra la correspondance avec la station éponyme sur la Ligne 1 du métro.

Les **Conseils Départementaux de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne**, propriétaires et gestionnaires des voiries départementales sur leur périmètre respectif, sont très engagés sur leur territoire pour améliorer les transports et les déplacements de leurs administrés. Ils sont co-maîtres d'ouvrage avec la RATP du projet de prolongement du tramway T1 depuis le terminus actuel de Noisy-le-Sec (93) jusqu'à la gare de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois (94).

La **Société Publique Locale Marne au Bois**, est l'aménageur pour le compte de la Ville de Fontenay-sous-Bois des secteurs situés autour de Val de Fontenay, et notamment de la concession d'aménagement « Val de Fontenay - Alouettes ».

Les **collectivités, en particulier les Villes de Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Montreuil et Neuilly-Plaisance**, concourent à la réussite du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay. La coopération des élus et de leurs services est un facteur clé pour la réalisation du projet.

+ Les partenaires financeurs du projet

Les financeurs des études pour le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique, sont la Région Île-de-France et l'Etat, respectivement à hauteur de 70% et 30%.

L'**État** investit, en Île-de-France, dans les projets de modernisation et de développement du réseau existant. Dans le cadre du Nouveau Grand Paris annoncé par le Premier ministre le 6 mars 2013, ces projets s'articulent de manière cohérente avec la réalisation des lignes de métro automatique en rocade du Grand Paris Express, afin notamment de répondre aux besoins des Franciliens en matière de transports. L'amélioration du réseau de transport du quotidien, en particulier les lignes de métro et de RER, constitue une priorité forte de l'État.

La **Région Île-de-France** est le premier financeur du développement des transports en Île-de-France. Elle contribue à la création ou au prolongement de nombreuses lignes, telles que la Ligne 4 vers Bagneux et la Ligne 11 vers Rosny-Bois-Perrier, ou encore le tramway T1 vers Val de Fontenay. Sa priorité : améliorer la qualité de vie des Franciliens en développant les transports de banlieue à banlieue.



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

3. Commune de Paris

3.1. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE PARIS

3.1.1. Présentation de la commune et du PLU

La commune de Paris recouvre un territoire de 105,4 km² et dispose d'un plan local d'urbanisme, approuvé par délibération du Conseil de Paris des 12 et 13 juin 2006.

Le document pris en compte pour cette procédure est le document en vigueur à la date du dépôt en Préfecture.

Le PLU de Paris se compose des éléments suivants :

- Rapport de présentation ;
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- Règlement : pièces écrites, et documents graphiques ;
- Annexes.

3.1.2. Localisation du projet sur la commune

Le territoire de la commune de Paris est concerné par la réalisation des aménagements suivants :

- Reconfiguration de la zone d'arrière-gare du Château de Vincennes ;
- Création de l'ouvrage d'entonnement permettant le raccordement des tunnels nord et sud depuis l'arrière-gare de Château de Vincennes et faisant usage de puits de sortie du tunnelier ;
- Création de deux ouvrages annexes : l'OA1 correspondant à un poste de redressement, l'OA 2 comprenant un ouvrage de ventilation et un accès pompiers (appelés « OA1 et 2 Bois de Vincennes »).

Parmi ces ouvrages, seul l'OA1 est composé d'une émergence, les autres sont soit souterrains et sans impact en surface à l'issue de la phase chantier (tunnels de l'arrière-gare, ouvrage d'entonnement), soit constitués de grilles ou trappes au sol pour l'OA2.

En revanche, en phase travaux, la réalisation de ces différents ouvrages nécessitera un déboisement d'une partie du Bois de Vincennes.

Ce déboisement, d'environ 1,4 ha comprend les parties représentées ci-après sur la figure :

- En rose, la partie du tunnel sud de l'arrière-gare réalisée à ciel ouvert (la hauteur de couverture étant insuffisante pour une autre méthode de réalisation) : 4 810 m² ;
- En marron, la base vie : 1 700 m² ;
- En bleu, l'emprise travaux pour la sortie du tunnelier, l'ouvrage d'entonnement et les OA 1 et 2 : 7 200 m².

Les zones en jaune et vert correspondent aux parties de tunnel d'arrière-gare réalisées en méthode traditionnelle, sans impact en surface à l'exception de déboisement très ponctuel afin que les engins de chantier puissent circuler et pour de potentiels travaux d'injections, pour consolider le tunnel le cas échéant.

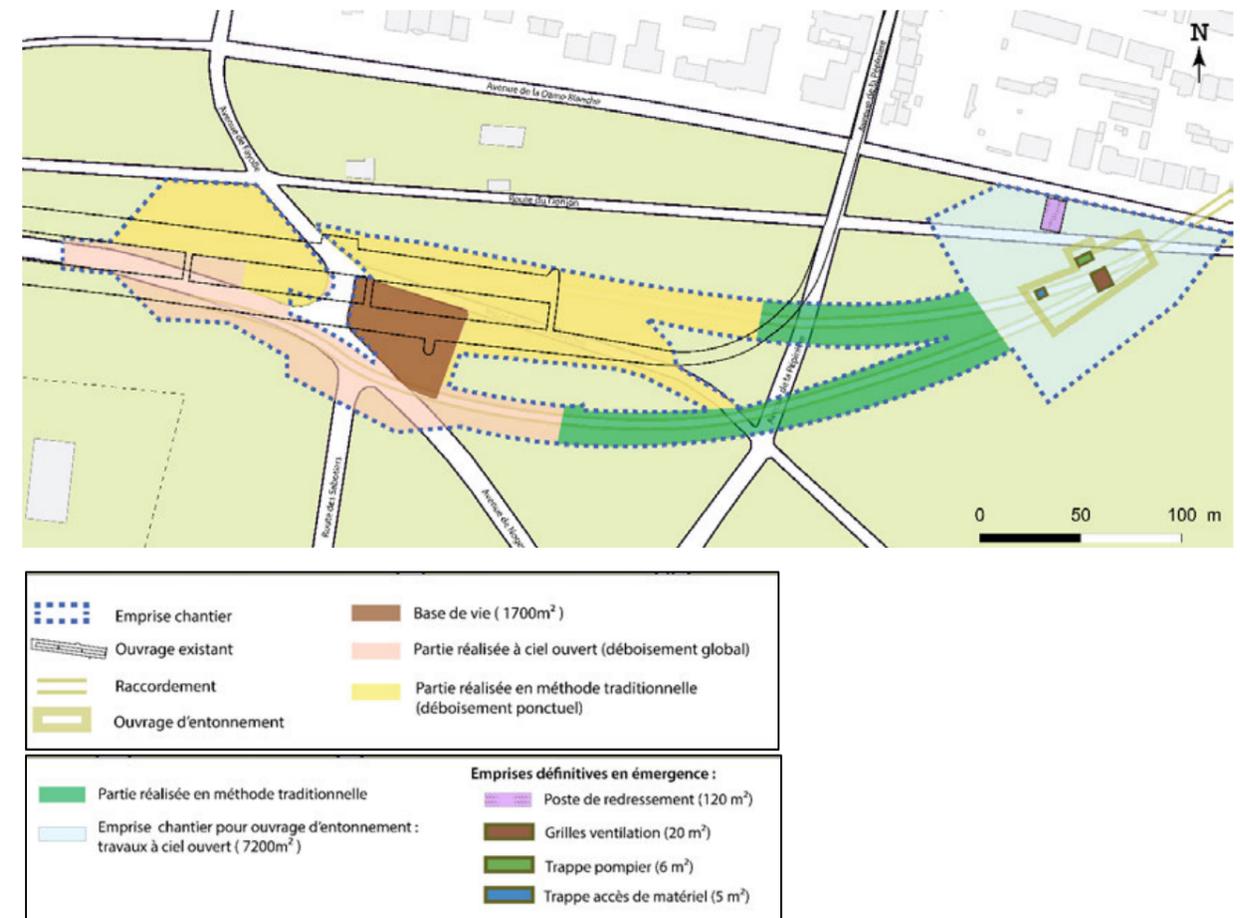


Figure 3 – Emprise chantier pour le raccordement du projet à l'existant (Source : RATP/INGEROP)



1

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

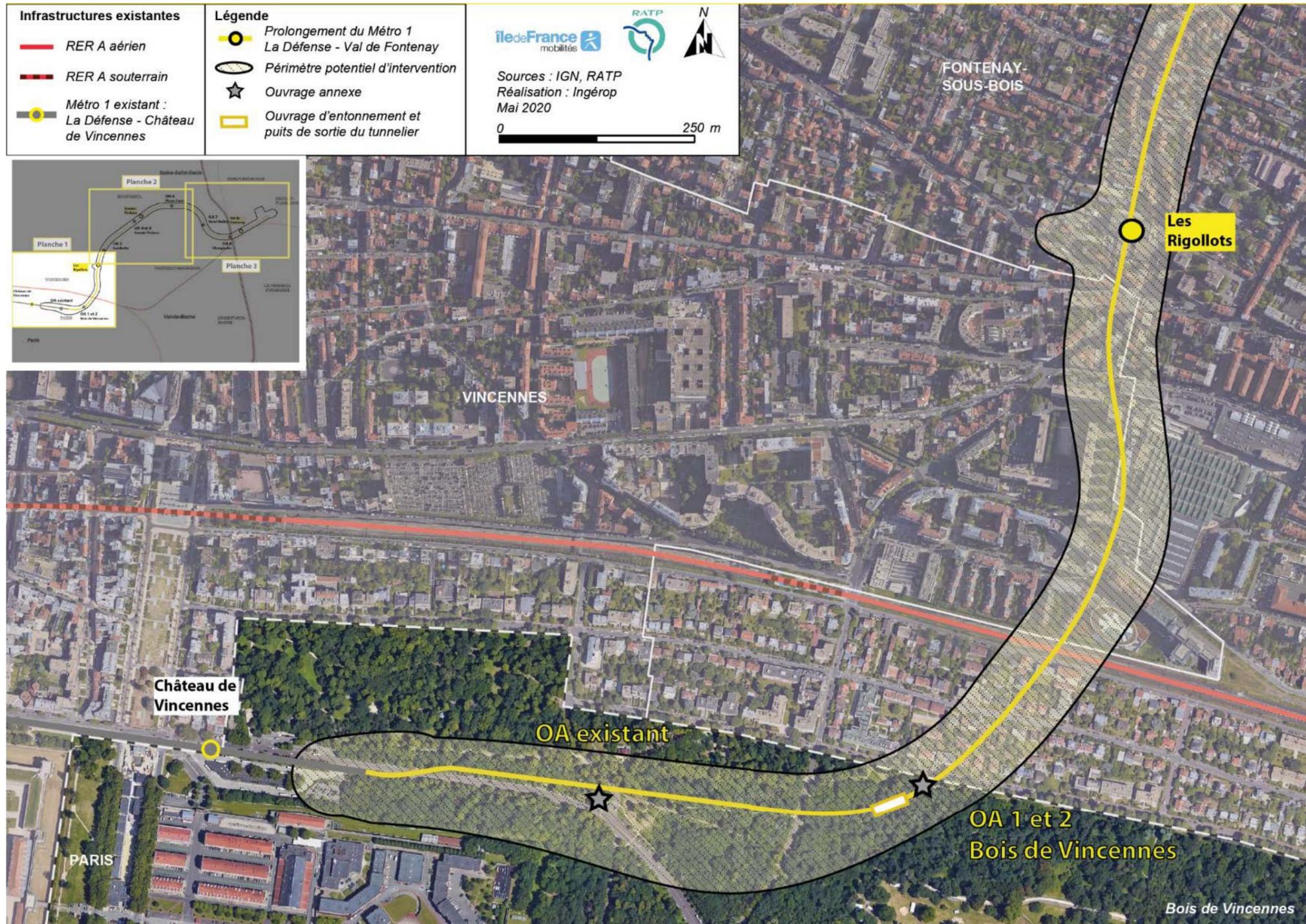


Figure 4 – Détail du Plan Général des Travaux sur la commune de Paris (Source RATP / INGEROP)

3.2. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE PARIS

3.2.1. Rapport de présentation (pièce C_RP)

Le PLU de Paris dans son rapport de présentation ne prend pas en compte le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro sur son territoire.

Toutefois le projet, du fait de ses caractéristiques, de son tracé et de sa configuration, n'est pas de nature à remettre en cause les éléments présentés dans ce rapport de présentation puisqu'il ne crée pas à terme de nouvelle station sur le territoire parisien.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec le rapport de présentation du PLU de Paris.

En outre, le rapport de présentation, dans son volet « *Explication des choix retenus et justification des règles* », encadre strictement les possibilités de construire dans les zones naturelle et forestière aux Secteurs spécifiques de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL). Dans ces secteurs « *sont notamment admis les constructions, installations et ouvrages liés à l'exercice d'activités compatibles avec le caractère de la zone (activités de promenade, détente et convivialité, loisirs de plein air, animation, restauration, activités récréatives et culturelles), ainsi que les locaux d'habitation destinés aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance et le gardiennage des espaces concernés* ».

En zone naturelle et forestière, il n'est donc pas possible de réaliser des extensions ou des constructions nouvelles en dehors des STECAL et les constructions souterraines ou de surface, installations et ouvrages nécessaires au projet de transport collectif ne font pas partie de ce qui y est autorisé.

3.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (pièce C_PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU de Paris s'organise autour de trois objectifs majeurs :

- Améliorer le cadre de vie de tous les Parisiens dans une conception durable de l'urbanisme ;
- Promouvoir le rayonnement de la capitale et stimuler la création d'emplois pour tous ;
- Réduire les inégalités pour un Paris plus solidaire.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 n'est pas cité dans le PADD.

Il répond cependant à l'orientation suivante « *poursuivre le développement du réseau de transports collectifs* » qui est une déclinaison du sous-objectif « *Faire respirer Paris : une nouvelle politique de déplacements* » de l'objectif I. du PADD.

Par ailleurs, un des sous-objectifs de l'objectif I. du PADD est de « *Rendre les espaces libres plus agréables et développer la trame verte de Paris et favoriser la biodiversité* » où il est notamment

précisé que « *La protection particulière des bois de Boulogne et de Vincennes confirme, par ailleurs, leur vocation d'espaces naturels, affirmée dans les deux chartes des bois, sans exclure les activités collectives compatibles avec ce caractère naturel.[...] la Mairie de Paris a signé les chartes de développement durable des bois de Boulogne et de Vincennes en 2003 et la Charte Régionale de la Biodiversité et des Milieux Naturels en 2004. Elle mène une action en faveur de la biodiversité, qui se matérialise par la création de continuités écologiques assurant un maillage entre différents espaces. Les bois, la Seine et les canaux, les mares, les voies de chemins de fer qui pénètrent dans Paris, la Petite Ceinture, les grandes voies publiques et les promenades sont autant d'éléments qui participent à la constitution de ce réseau* ».

Selon la carte ci-après, le Bois de Vincennes au niveau duquel s'implante le projet, est concerné par l'orientation suivante : « *Valoriser la ceinture verte et les bois* » de la carte des « *Orientations du PLU sur la couronne* » présentée en page 28 du PADD.

Pour sa réalisation, dans la continuité de l'arrière-gare existante du terminus Château de Vincennes de la Ligne 1, le projet nécessite des emprises à l'intérieur desquelles les travaux seront réalisés à ciel ouvert lorsque le niveau de couverture entre le terrain naturel et l'extrados du tunnel est trop faible, et réalisés en souterrain dès que la profondeur du terrain en place le permet. Ces travaux impliquent un déboisement temporaire du Bois de Vincennes. À la fin des travaux, la majorité des emprises déboisées sera revégétalisée et reboisée, excepté au niveau de l'emprise définitive du poste de redressement constituant l'OA 1 (emprise au sol de 120 m²) et des grilles de l'OA 2 (environ 30 m²) où le déboisement sera alors définitif.

Les arbres abattus seront replantés afin de maintenir de manière générale la même occupation du sol, de type boisement, en recherchant d'une amélioration écologique qualitative de cette zone végétalisée. L'impact sur le Bois de Vincennes est donc temporaire et modéré au regard de son étendue.

Les zones de chantier étant propices au développement des espèces invasives, leur gestion en phase travaux et la revégétalisation rapide des surfaces mises à nu permettra de limiter leur propagation. La qualité du reboisement envisagée et la gestion des espèces invasives présentes sur les emprises travaux permettront de ne pas entraver l'orientation et le sous-objectif cités ci-avant.

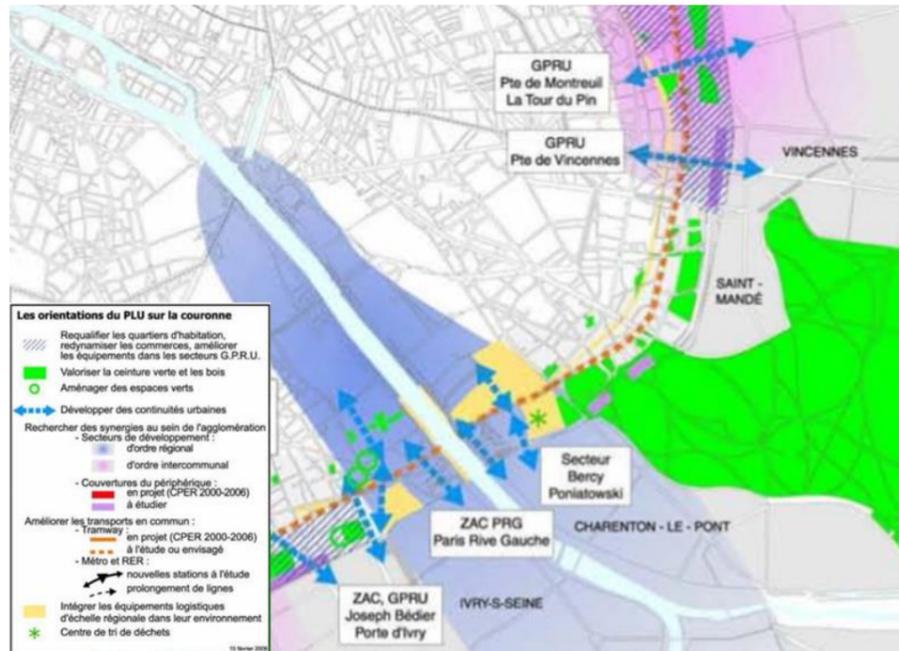


Figure 5 – Orientations du PADD (Source : PLU Paris)

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay s'inscrit pleinement dans l'un des 3 objectifs du PADD du PLU de Paris. Il est donc compatible avec ce dernier.

3.2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (pièce C_OAP)

Conformément aux articles L.151-6 à L.151-7 du Code de l'urbanisme en vigueur, le PLU peut comporter des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Ces orientations peuvent, en cohérence avec le PADD, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre pour « *mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune* ».

Selon l'article L.152-1 du Code de l'urbanisme, les OAP s'imposent aux futures opérations d'aménagement réalisées sur la commune, elles sont opposables en termes de compatibilité à « *tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées* », d'initiative publique ou privée.

Les OAP du PLU de Paris sont au nombre de 26 :

- Un OAP en faveur de la cohérence écologique applicable sur l'ensemble du territoire parisien ;
- 25 OAP « par quartier ou par secteur ».

Le projet est uniquement concerné par l'OAP en faveur de la cohérence écologique qui présente notamment le parc du Bois de Vincennes comme un réservoir de biodiversité qu'il faut préserver et renforcer tout en maintenant sa vocation multifonctionnelle.

Comme expliqué dans le paragraphe ci-avant en lien avec le PADD, pour sa réalisation, dans la continuité de l'arrière-gare existante du terminus Château de Vincennes de la Ligne 1, le projet nécessite des emprises à l'intérieur desquelles, les travaux seront réalisés à ciel ouvert lorsque le niveau de couverture entre le terrain naturel et l'extrados du tunnel est trop faible, et réalisés en souterrain dès que la profondeur du terrain en place le permet. Ces travaux impliquent un déboisement temporaire du Bois de Vincennes. À la fin des travaux, la majorité des emprises travaux sera reboisée.

Les arbres abattus seront replantés afin de maintenir de manière générale la même occupation du sol, de type boisement, en recherchant d'une amélioration écologique qualitative de cette zone végétalisée. L'impact sur le Bois de Vincennes est donc temporaire et modéré au regard de son étendue.

Les zones de chantier étant propices au développement des espèces invasives, leur gestion en phase travaux et la revégétalisation rapide des surfaces mises à nu permettra de limiter leur propagation. La qualité de la revégétalisation et du reboisement envisagés et la gestion des espèces invasives présentes sur les emprises travaux permettront de ne pas aller à l'encontre de l'objectif de préservation et renforcement « *des réservoirs de biodiversité des bois tout en maintenant leur vocation multifonctionnelle* ».

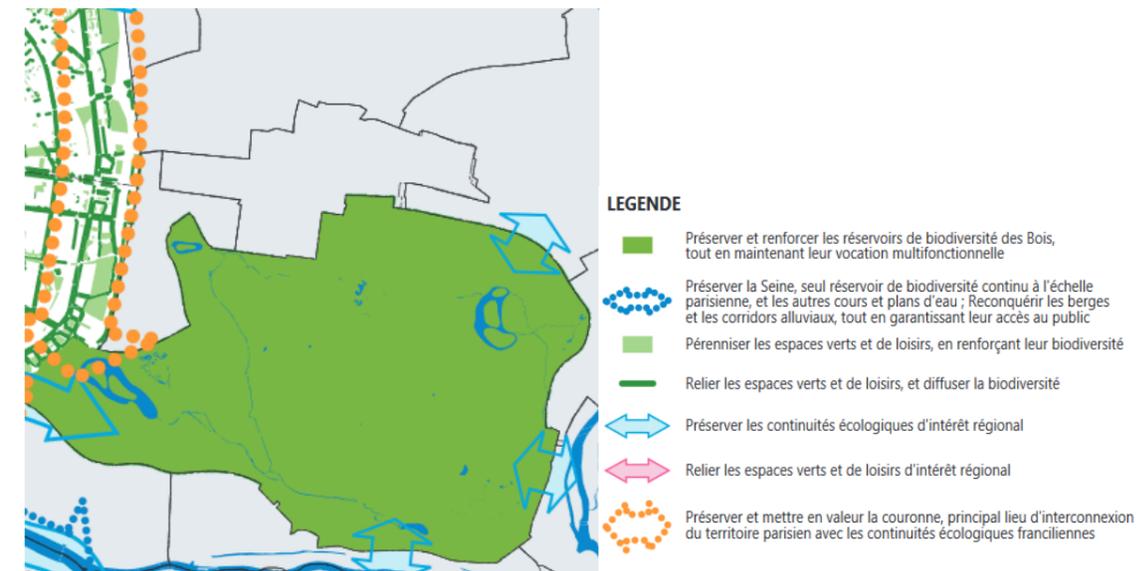


Figure 6 – Extrait de la carte des OAP de la cohérence écologique centré sur le secteur du Bois de Vincennes (Source : PLU de Paris)

Le projet n'est pas concerné par d'autres OAP.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec l'Orientations d'Aménagement et de Programmation en faveur de la cohérence écologique applicable sur l'ensemble du territoire parisien.

3.2.4. Règlement (pièce C_REG1)

Le projet s'inscrit uniquement sur des terrains classés en zone naturelle et forestière N. Cette zone correspond aux Bois de Boulogne et Bois de Vincennes.

Selon l'article N.1, « toutes les occupations et utilisations du sol non visées à l'article N.2 » sont interdites. Or, le projet ne fait pas partie des occupations et utilisations du sol autorisées à l'article N.2.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay n'est pas compatible avec certaines dispositions du règlement de la zone N. Il convient de modifier le règlement par la création d'un Secteur de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) pour le prolongement de la Ligne 1 et l'adaptation des dispositions afférentes à ce STECAL. Il convient également de réduire l'Espace Boisé Classé (EBC) en vigueur sur le site.

+ Justification de la création du STECAL dédié au prolongement de la Ligne 1

o Description des emprises travaux et définitives dans le Bois de Vincennes

L'extrémité ouest du projet correspond à l'adaptation des installations existantes dites d'arrière-gare de la station terminus Château de Vincennes de la Ligne 1 du métro, au niveau du Bois de Vincennes. Afin de réaliser le prolongement, les maîtres d'ouvrage ont choisi de réaliser le raccordement à la ligne existante en deux tunnels séparés, chacun à une voie :

- **Un tunnel de raccordement nord** (voie en direction de La Défense) situé en sous-sol et réalisé en méthode traditionnelle sur environ 254 m.
- **Un tunnel de raccordement sud** (voie en direction de Val de Fontenay) situé en sous-sol, avec une partie réalisée à ciel ouvert sur 180 m, et une partie réalisée en méthode traditionnelle sur 245 m environ.

Ces deux raccordements se rejoignent ensuite au niveau d'un **ouvrage d'entonnement** à partir duquel commence la section en tunnel à deux voies. Cet ouvrage servira également de **puits de sortie du tunnelier** et de l'installation de deux ouvrages annexes dits OA1 et OA2 :

- **L'ouvrage annexe 1 (OA1)**, situé en bordure de l'Avenue de la Dame Blanche, compte une surface d'environ 120 m². L'ouvrage d'une hauteur de 12 m dispose d'une partie enterrée d'environ 5 m et d'une partie en surface de 7 m de haut. Il s'agit de la seule construction en émergence à terme sur le Bois de Vincennes.
- **L'ouvrage annexe 2 (OA2)** est constitué uniquement d'ouvrages enterrés dont certains requièrent cependant des grilles ou trappes d'accès en surface ; notamment l'ouvrage de ventilation nécessitant une grille d'environ 20 m² au sol, l'accès pompiers une trappe d'environ 6 m² et l'acheminement de matériels une trappe pour d'environ 5 m².

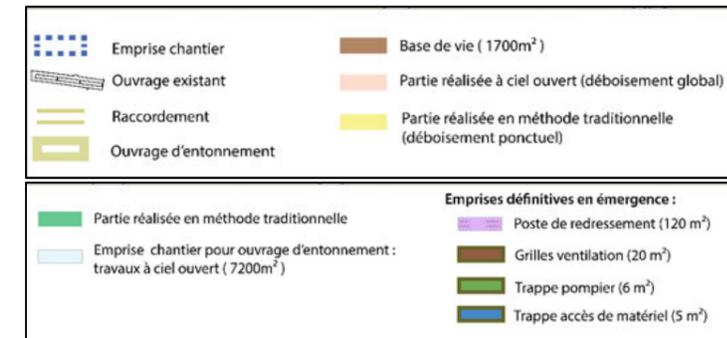


Figure 7 – Emprises chantier et définitives (source : RATP/INGEROP)

Les maîtres d'ouvrage ont cherché, à ce stade des études préliminaires, à limiter au maximum l'impact sur le Bois de Vincennes. À ce titre, les méthodes constructives retenues pour les raccordements aux tunnels nord et sud de l'arrière-gare existante de Château de Vincennes ont visé à privilégier autant que possible la méthode traditionnelle, les travaux étant effectués directement depuis le sous-sol. La réalisation à ciel ouvert a été limitée au strict nécessaire pour le tunnel de raccordement au sud et pour les ouvrages, d'entonnement et annexes.

Il a également été retenu le fait d'introduire le tunnelier au niveau de l'arrière-gare de la station de Val de Fontenay et de sortir le tunnelier dans le Bois de Vincennes, ce qui permet de limiter la consommation d'emprises inhérente à un puits d'attaque du tunnelier (25 000 m², dont une grande part est dédiée au stockage de déblais et de voussoirs) par rapport à un puits de sortie (7 200 m²) ainsi qu'un important flux de camions (lié d'une part à l'évacuation des déblais liés au creusement du tunnelier, d'autre part à son approvisionnement en voussoirs).

Dans la même logique, la mutualisation des ouvrages annexes OA1 et 2 a été recherchée afin de limiter les accès sous forme de trappes et de grilles en surface.

	EMPRISE TRAVAUX EN SOUTERRAIN	EMPRISE TRAVAUX EN SURFACE	EMPRISE DEFINITIVE EN SURFACE
TUNNEL RACCORDEMENT NORD DE	11 000 m ²		
TUNNEL RACCORDEMENT SUD DE	6 000 m ²	4 800 m ²	
OUVRAGE D'ENTONNEMENT / PUIS DE SORTIE DU TUNNELIER		7 200 m ²	
OA1		Compris dans les 7 200 m ²	120 m ²
OA2		Compris dans les 7 200 m ²	20 m ² (grille ventilation) + 6 m ² (trappe accès pompiers) + 5 m ² (trappe d'accès matériels).
BASE VIE		1 700 m ²	
TOTAL	17 000 m²	13 700 m²	151 m²
TOTAL AVEC +10%*	19 000 m²	15 000 m²	180 m²

Tableau 3 – Emprises travaux et définitive dans le Bois de Vincennes (source : RATP/IDFM)

* Compte tenu du niveau d'études préliminaires, une marge d'incertitude de + 10% des surfaces est retenue pour les emprises travaux. Il s'agit de marge de précaution afin de prendre en compte des ajustements ultérieurs. Une optimisation de ces emprises sera recherchée au stade des études d'avant-projet.

○ Focus sur le secteur du Bois de Vincennes concerné par le prolongement de la Ligne 1

Le type d'espace forestier concerné par la réalisation du prolongement de la Ligne 1 correspond à du massif clairsemé ou clairié, c'est-à-dire à des espaces ouverts avec un couvert forestier troué et non continu, et une strate arbustive plus ou moins dense.

Il est à noter la présence d'alignements d'arbres situés sur l'Avenue de Nogent, l'Avenue Fayolle et l'Avenue de la Dame Blanche. Ces alignements d'arbres ne sont pas transcrits, ni protégés dans le PLU de la ville de Paris. Ils ne font l'objet d'aucune mesure de protection (art. L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme), ni classement (art. L.130-1 du Code de l'urbanisme) autre que celle régie par l'art. L.350.3 du Code de l'environnement, s'agissant d'allées ou alignements d'arbres.



Figure 8 – Localisation des types d'emprises sur la typologie des habitats naturels du secteur concernés par les travaux (source : Plan de gestion arboricole du Bois de Vincennes)



Figure 9 – Typologie des habitats naturels du secteur concerné par les emprises travaux (source : INGEROP/EGIS)

Bien que la majeure partie des emprises travaux soit située en hêtre-chêne (environ 60% des emprises des travaux), il convient de préciser que la base vie, prend place dans un espace considéré comme pelouse rudérale avec donc quasi peu de spécimens arborés à supprimer. De même, l'emplacement du futur poste de redressement se situe au niveau d'une pelouse entre des alignements d'arbres.



Figure 10 – Vue aérienne du couvert végétal des emprises du prolongement de la Ligne 1 et localisation des photos présentées ci-après : 1. Base vie ; 2. Raccordement sud ; 3. Raccordement sud ; 4. Poste de redressement (OA1) ; 5. Grilles et trappes de l'OA2 (source : IDFM)



Figure 11 – Emplacement de la future base vie (pelouse, chemin, grille d'aération de la Ligne 1 existante) – Numéro 1

L'emplacement de la base vie se situe dans un espace comprenant principalement une strate herbacée. Elle se situe à l'intersection de plusieurs voies circulées et compte déjà la présence d'une grille d'aération de la Ligne 1 existante.



Figure 12 – Emplacement des emprises chantier pour le raccordement sud le long de l'avenue de Nogent – côté sud (friche, chemin, bois) Numéro 3



Figure 13 – Emplacement des emprises chantier pour le raccordement sud le long de l'avenue de Nogent – côté nord (pelouse, arbres d'alignement et bois en arrière-plan) Numéro 2



Figure 14 – Emplacement de l'OA1 – poste de redressement (pelouse et arbres d'alignement) Numéro 4



Figure 15 – Emplacement de l'ouvrage d'entonnement (bois) Numéro 5

○ **Remise en état après travaux et compensation forestière**

Un reboisement sera effectué sur toutes les zones de travaux, exceptées celles accueillant les ouvrages annexes. Ce reboisement s'inscrit dans la continuité de la structure végétale préexistante. Le choix de la palette végétale et des essences d'arbres retenus sera défini en concertation avec la Ville de Paris, gestionnaire du site, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAAF) et l'Inspection des sites.

Pour les abattages d'arbres d'alignement, un principe de compensation sera mis en place. La compensation sera a minima d'une replantation à nombre de sujets constant et prendra en compte l'impact esthétique de l'abattage sur l'ensemble de la composition.

Par ailleurs, une compensation forestière sera réalisée. Les modalités de compensation de défrichement sont définies par l'arrêté inter-préfectoral n°2015222-0010 fixant les modalités de calcul des compensations liées aux autorisations de défrichement.

Au regard de la localisation du Bois de Vincennes, les défrichements réalisés dans le cadre du présent projet seraient soumis à un coefficient de compensation minimal de 3.

Dans le cadre des études ultérieures (dites « études d'avant-projet », et « études de projet ») et des différentes procédures d'autorisation sur ce secteur pour la réalisation du projet (autorisation d'urbanisme, autorisation de défrichement, dérogation à l'interdiction de destruction des espèces dites protégées dite dérogation CNPN, ...), des optimisations seront recherchées par les maîtres d'ouvrage afin de réduire davantage l'impact du projet sur le Bois de Vincennes (surfaces déjà imperméabilisées privilégiées pour ces emprises travaux par exemple). De même, un travail

approfondi sur la restitution végétale des emprises se réalisé, pour s'inscrire en cohérence avec les objectifs patrimoniaux, environnementaux, écologiques et sociaux du Bois de Vincennes.

o **Caractéristiques du STECAL pour le prolongement de la Ligne 1**

Afin de permettre la réalisation du raccordement de l'arrière-gare de Château de Vincennes au prolongement de la Ligne 1, il est nécessaire d'adapter le règlement du PLU de la Ville de Paris.

Le Code de l'urbanisme dans son article L 151-13 permet de délimiter en zone naturelle, à titre exceptionnel des Secteurs de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) dans lesquels il est stipulé que peuvent être notamment autorisées « des constructions ».

Le site retenu pour délimiter ce STECAL dédié au prolongement de Ligne 1 se situe dans les franges nord-est du Bois de Vincennes. Ce secteur comprend les emprises nécessaires à la phase de travaux et celles définitives, indispensables à l'exploitation et au fonctionnement de la Ligne 1.

Il est ainsi proposé un STECAL (« V7 ») avec trois sous-secteurs :

- V7 a : couvrant les emprises des travaux réalisés à ciel ouvert pour le raccordement sud et la base vie. La surface des emprises travaux correspond à 7 000 m². Pour le tunnel de raccordement sud, il s'agit de travaux en sous-sol sous la forme d'une tranchée couverte sur environ 180 m, nécessitant un déboisement total sur cette surface. Pour la base vie estimée à 1 700 m², les travaux auront lieu en surface avec des installations temporaires de chantier nécessitant des déboisements ponctuels si besoin. Ces emprises seront intégralement restituées à l'issue des travaux et feront l'objet d'une re-végétalisation.
- V7b : couvrant les emprises des travaux réalisés en souterrain pour les raccordements sud et nord. La surface des emprises des travaux correspond à 19 000 m². Cette emprise ne fera pas l'objet de modification de son occupation de sols en surface, à l'exception de potentiels déboisements pour des injections de consolidation des tunnels qui seront restitués à terme.
- V7c : couvrant les emprises pour les travaux à ciel ouvert nécessaires pour la réalisation des puits pour le puits de sortie du tunnelier, l'ouvrage d'entonnement et les ouvrages annexes. La surface réelle des emprises est équivalente à 8 000 m². Ces travaux auront lieu en souterrain sauf pour le poste de redressement et pour les grilles et trappes en surface. Cette emprise sera revégétalisée à l'issue des travaux et 180 m² de surface au sol seront occupés de manière définitive par les ouvrages annexes.



Figure 16 – Proposition de modification du PLU de Paris (source : INGEROP)



Les STECAL font l'objet dans le règlement de la zone naturelle et forestière de dispositions spécifiques contenues dans ses articles N2, N9, N10 et N13. « Dans la zone N, les documents graphiques du règlement délimitent, en application de l'article R. 123-8 (dernier alinéa), des secteurs de taille et de capacité d'accueil limité à l'intérieur desquels la construction neuve est admise dans des conditions spécifiées ».

L'article N2.3 relatif aux dispositions applicables dans les STECAL devra être complété pour rendre uniquement possible le prolongement de la Ligne 1.

L'article N9.2 relatif à l'emprise au sol maximale autorisée prévoit pour des constructions spécifiques des surfaces d'au sol susceptibles d'être autorisées. Celles-ci sont reportées dans le tableau y afférant qui sera complété afin de créer le STECAL spécifique au prolongement de la Ligne 1, appelé V-7 et complété des sous-secteurs V-7a, V7-b et V-7c.

Les dispositions spécifiques aux STECAL des autres articles N10 et N13 s'appliqueront au STECAL du prolongement de la Ligne 1 sans que des modifications ou des ajustements soient prévus.

Les autres articles de la zone N ne seront pas modifiés.

La création d'un STECAL est soumise pour avis à la Commission Interdépartementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles, et Forestiers (CIPENAF) conformément à l'article L115-13 du Code de l'urbanisme. L'avis de la CIPENAF a été rendu le 27 mai 2021 et a émis un avis favorable. Il est consultable en annexe de cette pièce H.

À l'issue des travaux, les auteurs du PLU pourront réduire ou supprimer le STECAL V7, celui-ci n'ayant pas vocation à perdurer. Ses dispositions sont donc réversibles une fois les installations nécessaires au chantier démantelées et les ouvrages souterrains et émergents réalisés.

Seuls les ouvrages nécessaires au fonctionnement de la ligne seront pérennes.

3.2.5. Espaces Boisés Classés

L'article L 113-1 du Code de l'urbanisme prévoit : « Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignements ».

Ce classement interdit tout changement d'affectation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Les défrichements y sont interdits ainsi que tout autre mode d'occupation du sol et les coupes et abattages d'arbres y sont réglementés. Enfin, la réduction d'un Espace Boisé Classé (EBC) ne peut pas se faire par une modification du PLU (article L 123-13 du Code de l'urbanisme).

Les emprises susceptibles d'être occupées temporairement par les travaux du projet sont situées dans l'EBC du Bois de Vincennes pour une surface de 5,86 ha. Ce chiffre est à rapporter à la surface totale d'EBC de la commune de Paris qui s'élève à 1 780 ha, et à la surface du Bois de Vincennes (995 ha) dont il représente moins de 1%.

Le périmètre retenu pour la réduction d'EBC correspond au périmètre des travaux avec une marge de 10 mètres autour, compte tenu du stade des études préliminaires, afin de prendre en compte des ajustements ultérieurs.

Au titre du Code de l'urbanisme, la réalisation des travaux représente un mode d'occupation interdit au sein d'un EBC. Il est donc nécessaire de procéder à la réduction de la superficie de l'EBC et la modification du plan de zonage.

Pour information, au titre du Code forestier, une autorisation de défrichement sera également nécessaire.

Le projet prévoit la revégétalisation et le reboisement de la zone après travaux dont les modalités (espèces, densité notamment) seront définies avec les acteurs du site et les autorités compétentes.

Cette restitution végétale à l'issue des travaux sera réalisée afin d'ouvrir la possibilité pour un classement en EBC par les auteurs du PLU les parties réduites pas la présente mise en compatibilité, hormis celles où sont installés les ouvrages annexes (OA1, OA2)

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay n'est pas compatible avec l'Espace Boisé Classé du Bois de Vincennes. Il convient de réduire le champ d'application de la servitude d'EBC sur le site concerné par les travaux et la réalisation d'ouvrages.



3.2.6. Emplacements réservés

Les emplacements réservés sont des espaces désignés au PLU au bénéfice d'une collectivité, de l'Etat ou d'un concessionnaire dans le but d'y réaliser un équipement public ou un projet d'intérêt général (gymnase, école, voie publique, etc.).

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay n'intercepte pas d'emplacements réservés du PLU de Paris.

3.2.7. Eléments de valeur à protéger au titre du Code de l'urbanisme

L'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme dispose que règlement du PLU puisse « identifier et localiser les éléments de paysage et identifier, localiser et délimiter les quartiers, îlots, immeubles bâtis ou non bâtis, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à conserver, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation leur conservation ou leur restauration ».

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay ne porte pas sur des éléments à protéger ou à mettre en valeur au titre de cet article dans le PLU de Paris

3.2.8. Servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique sont instituées par une autorité publique dans un but d'intérêt général. Elles constituent des limitations administratives au droit de propriété. Elles peuvent affecter directement l'utilisation des sols ou la constructibilité et sont annexées au document d'urbanisme en vigueur.

Le secteur du tracé intercepte une servitude liée au circulation aérienne et aéronautique et une servitude de protection contre les perturbations électromagnétiques. **Le projet étant souterrain sur cette section et avec uniquement une émergence de l'OA1 de faible hauteur, ces servitudes n'auront pas d'effet sur le projet.**

Le projet intercepte également deux servitudes d'utilité publique liées au patrimoine :

- le site classé du Bois de Vincennes ;
- le périmètre de protection du Monument Historique classé « Les abords du Château de Vincennes » ;

+ Le site classé du Bois de Vincennes

La loi du 2 mai 1930, désormais codifiée par les articles L.341-1 à 342-22 du Code de l'environnement, prévoit que les monuments naturels ou les sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque présentant un intérêt général peuvent être protégés.

Pour un site classé « *Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale* » (art. L341-10 du Code de l'environnement).

Le Bois de Vincennes a été classé au titre des sites naturels pittoresques en 1960 par André Malraux après avoir été préalablement inscrit en 1943.

En site classé, tous les travaux susceptibles de modifier l'état des lieux ou l'aspect des sites sont soumis à autorisation spéciale préalable du Ministère chargé des sites, après avis de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (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). L'autorisation est déconcentrée au niveau du Préfet de Département pour les travaux moins importants.

Le projet intersectant le site classé du Bois de Vincennes, une autorisation spéciale sera demandée conformément aux dispositions réglementaires citées ci-avant.

+ Le périmètre de protection du monument historique classé du « Château de Vincennes et ses abords »

Le périmètre du Château de Vincennes et de ses abords a été classé Monument Historique le 25 juin 1993 et complété le 19 octobre 1999, et correspond à l'ensemble des terrains et parties bâties délimité au Nord par l'avenue de Nogent, à l'Est par la limite orientale du cours des Maréchaux, pris en compte dans sa totalité, au Sud par l'esplanade Saint-Louis et à l'Ouest par la limite du territoire de Paris bordant le Château de Vincennes.

La partie du projet recoupant en limite ce périmètre, correspond en grande partie aux infrastructures souterraines de la Ligne 1 déjà existantes de l'arrière-gare de Château de Vincennes et partiellement aux emprises travaux nécessaires pour le raccordement au prolongement.

Par conséquent, les interventions prévues dans ce périmètre devront faire l'objet d'une autorisation préalable qui doit être délivrée par l'Architecte des Bâtiments de France (ABF, voir articles L 621-31 et L621-32 du Code du patrimoine), qui déterminera si des mesures d'intégration particulières temporaires sont nécessaires.

Le projet intersectant le périmètre de protection du Château de Vincennes et de ses abords, une autorisation préalable sera demandée conformément aux dispositions réglementaires.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est situé sur un site classé et intercepte un périmètre de protection du Monument Historique du Château de Vincennes et de ses abords. Il devra être tenu compte des dispositions règlementaires propres à ces servitudes d'utilité publique.

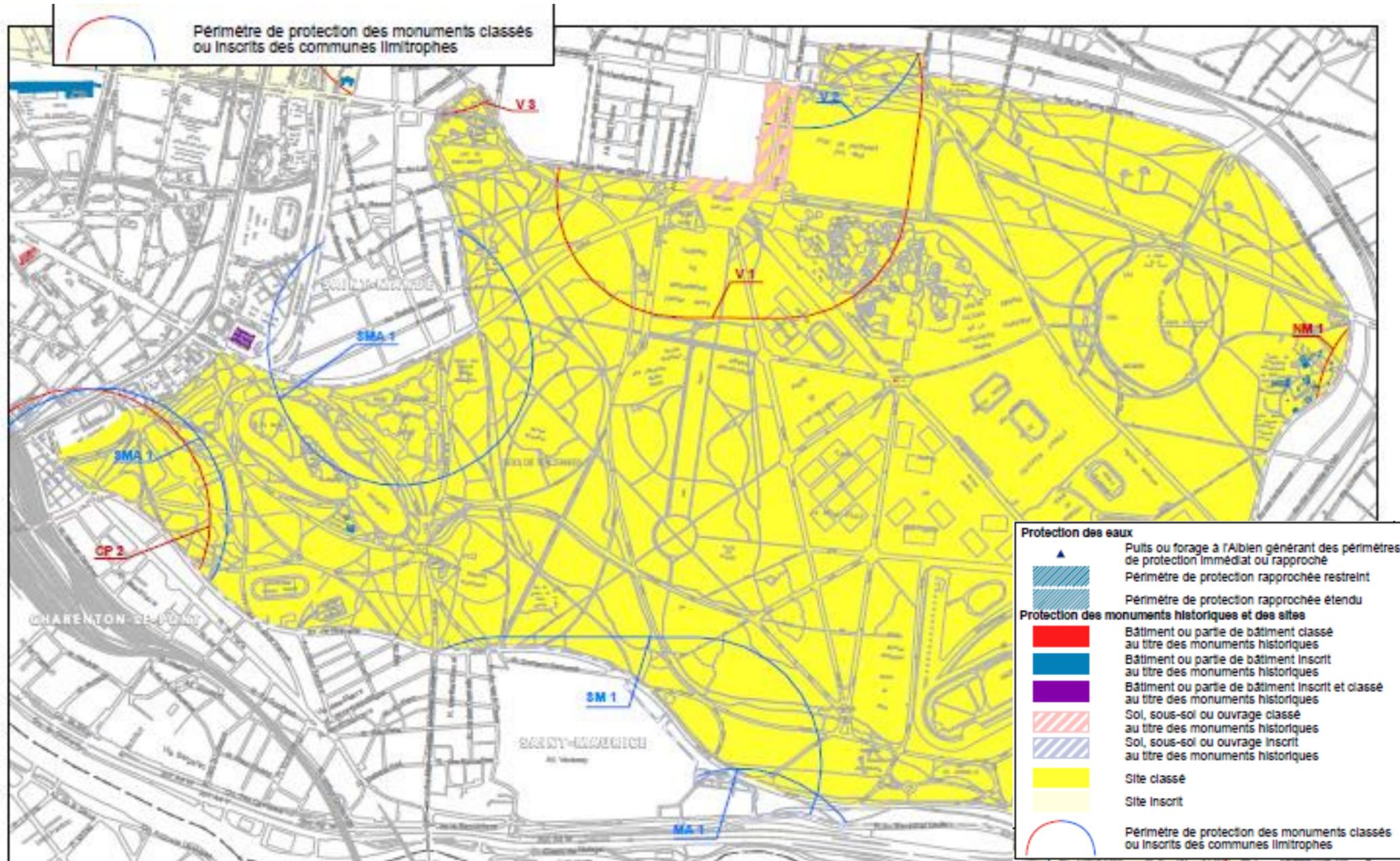


Figure 17 – Plan des servitudes d'utilité publique du PLU de Paris sur le secteur du Bois de Vincennes (source : PLU de Paris)

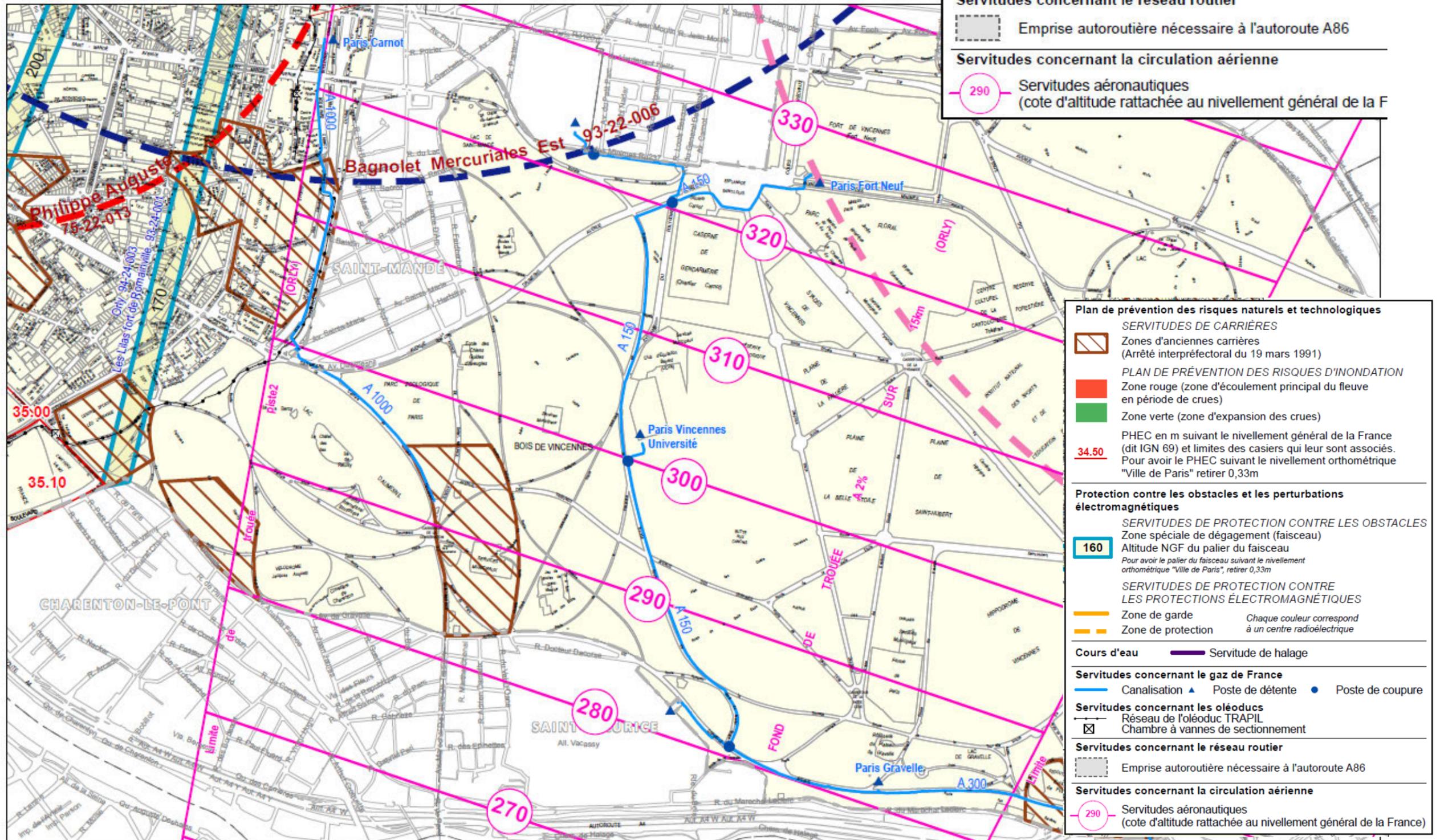


Figure 18 – Plan des servitudes d'utilité publique du PLU de Paris sur le secteur du Bois de Vincennes (source : PLU de Paris)



3.3. INCIDENCES DU PROJET SUR LE PLU DE PARIS

En conclusion les modifications à apporter au PLU de Paris sont les suivantes :

- L'ajout en annexe du rapport de présentation, de la présente pièce H ;
- La création d'un STECAL pour le prolongement de la Ligne 1 et l'adaptation des dispositions afférentes à ce STECAL ;
- La réduction de l'EBC du Bois de Vincennes de la surface nécessaire aux emprises travaux et aux emprises définitives.

Si non cités précédemment, il y a absence d'incompatibilité du projet avec les autres articles du PLU.



3.4. PRESENTATION DES MODIFICATIONS DU PLU

3.4.1. Rapport de présentation

Pour permettre la cohérence de l'ensemble des documents du PLU, la présente pièce H et les chapitres relatifs à l'évaluation environnementale des éléments de mise en compatibilité du document et à leur compatibilité avec les documents de planification supérieurs seront annexés au rapport de présentation du PLU de Paris. La présente pièce H et les chapitres spécifiques s'ajouteront ainsi au rapport de présentation du PLU de Paris afin de présenter le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay et d'exposer le contenu de la mise en compatibilité du PLU de Paris nécessitée par ce projet de transport collectif.

En effet, tous les rapports de présentation des évolutions qu'a connues le PLU de Paris depuis son approbation en 2006, s'additionnent pour former le rapport de présentation du PLU en vigueur. Ce procédé met en œuvre les dispositions des articles R.151-1 à 5 du Code de l'urbanisme.

3.4.2. Plan de zonage

Le plan de zonage est modifié avec une réduction de la superficie de l'Espace Boisé Classé et la création d'un STECAL.

Avant mise en compatibilité

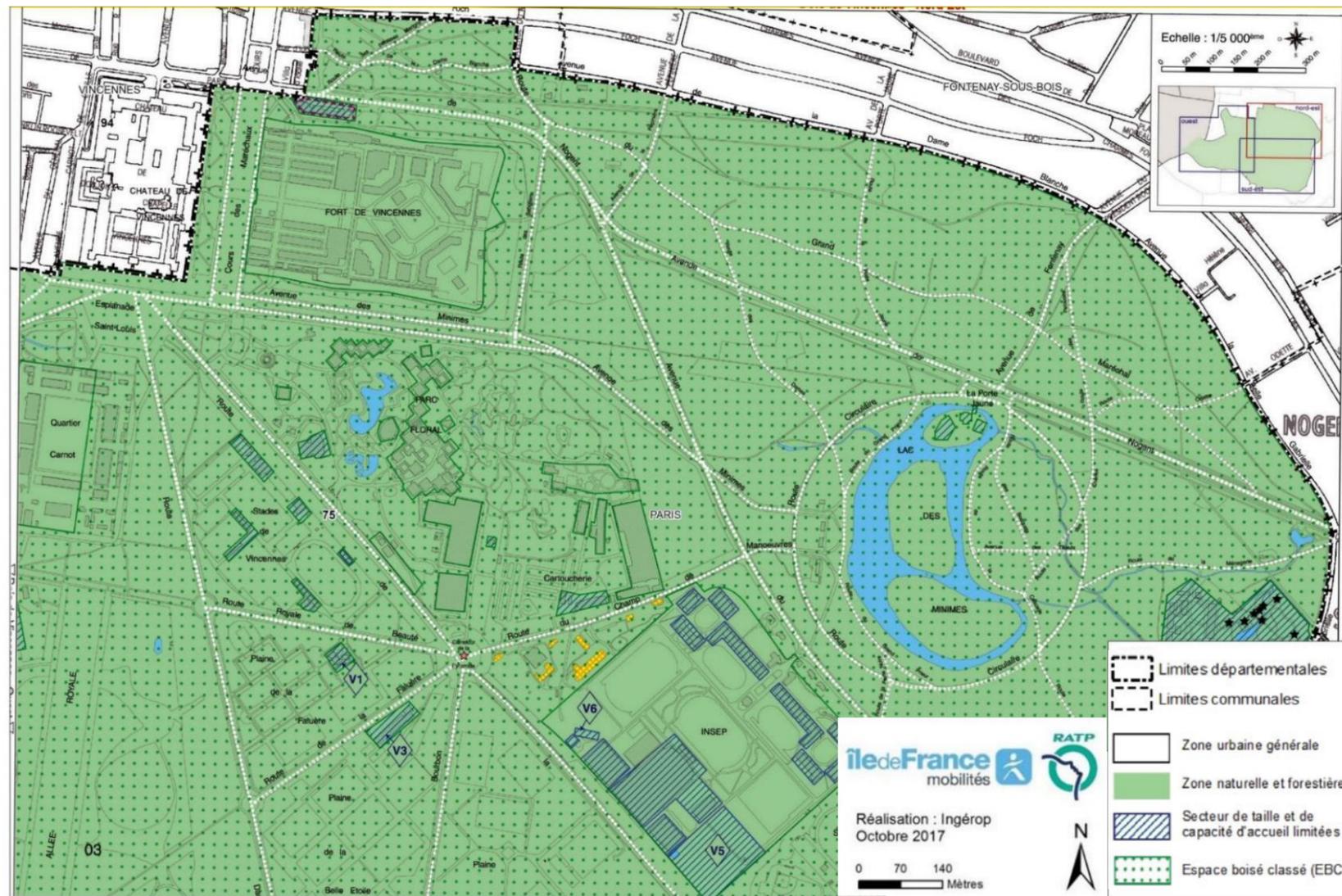


Figure 19 – Plan de zonage du PLU de Paris avant mise en compatibilité (Source : PLU / INGEROP)

Après mise en compatibilité

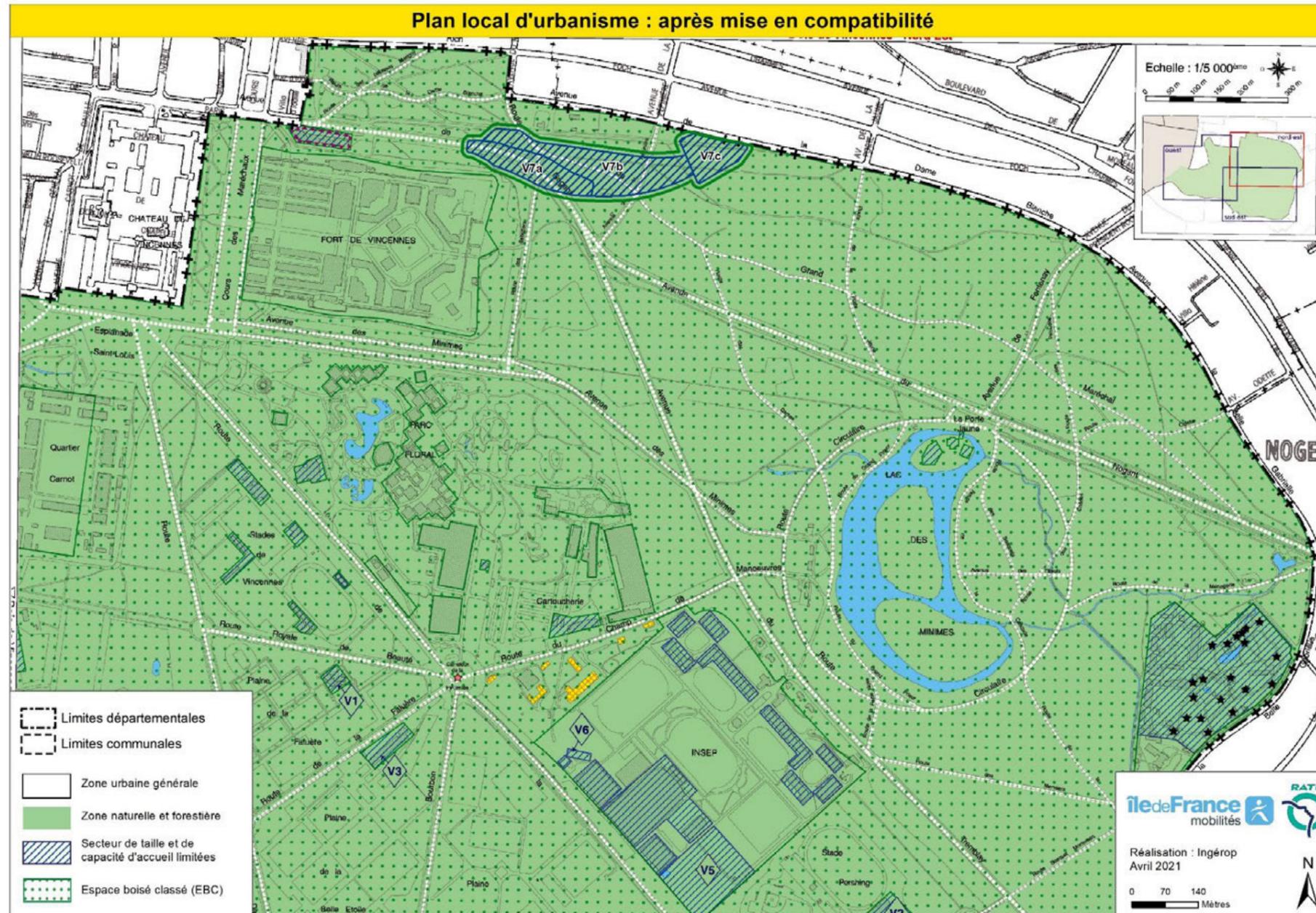


Figure 20 – Plan de zonage du PLU de Paris après mise en compatibilité (source : PLU / INGEROP)



3.4.3. Règlement écrit

Avant mise en compatibilité

Caractère de la zone naturelle et forestière (N)

La zone naturelle et forestière N s'applique au bois de Boulogne et au bois de Vincennes.

Ce classement a pour objet d'assurer une protection forte aux deux espaces boisés majeurs de Paris, que les lois du 8 juillet 1852 et du 24 juillet 1860 ont respectivement remis à la Ville de Paris pour un usage de promenade publique, en les exonérant du régime forestier, et qui constituent des sites classés.

La zone N protège les deux bois pour le rôle qu'ils jouent dans la préservation des équilibres écologiques et pour l'intérêt qu'ils présentent par leur histoire, leur étendue, la valeur esthétique de leurs paysages et leur fonction récréative et de détente au service des Franciliens.

La réglementation applicable à ces espaces vise à :

- préserver leurs milieux naturels, protéger et mettre en valeur leurs paysages, en préservant ou améliorant les équilibres écologiques ainsi que le caractère et la qualité des espaces boisés,
- réaffirmer leur vocation de promenade et d'espaces de loisirs de plein air, en rendant accessibles aux citoyens des lieux de détente et de convivialité, des activités récréatives, culturelles et des lieux de restauration.

En application des articles L.151-13 et R.123-8 du Code de l'urbanisme, la zone N comporte, dans les deux bois, des Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées* (STCAL) délimités par les documents graphiques du règlement, dans lesquels des constructions peuvent être autorisées sous certaines conditions.

Article N.1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Les constructions et installations, ainsi que les 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 interdictions suivantes :

- a - toutes les occupations et utilisations du sol non visées à l'article N.2 ;
- b - dans la zone verte définie par le Plan de prévention du risque inondation (P.P.R.I.) du département de Paris approuvé par arrêté préfectoral du 15 juillet 2003, reportée sur le plan des secteurs de risques figurant dans l'atlas général, toute imperméabilisation supplémentaire du sol.

Après mise en compatibilité

Caractère de la zone naturelle et forestière (N)

La zone naturelle et forestière N s'applique au bois de Boulogne et au bois de Vincennes.

Ce classement a pour objet d'assurer une protection forte aux deux espaces boisés majeurs de Paris, que les lois du 8 juillet 1852 et du 24 juillet 1860 ont respectivement remis à la Ville de Paris pour un usage de promenade publique, en les exonérant du régime forestier, et qui constituent des sites classés.

La zone N protège les deux bois pour le rôle qu'ils jouent dans la préservation des équilibres écologiques et pour l'intérêt qu'ils présentent par leur histoire, leur étendue, la valeur esthétique de leurs paysages et leur fonction récréative et de détente au service des Franciliens.

La réglementation applicable à ces espaces vise à :

- préserver leurs milieux naturels, protéger et mettre en valeur leurs paysages, en préservant ou améliorant les équilibres écologiques ainsi que le caractère et la qualité des espaces boisés,
- réaffirmer leur vocation de promenade et d'espaces de loisirs de plein air, en rendant accessibles aux citoyens des lieux de détente et de convivialité, des activités récréatives, culturelles et des lieux de restauration.

En application des articles L.151-13 et R.123-8 du Code de l'urbanisme, la zone N comporte, dans les deux bois, des Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées* (STCAL) délimités par les documents graphiques du règlement, dans lesquels des constructions peuvent être autorisées sous certaines conditions.

Article N.1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Les constructions et installations, ainsi que les 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 interdictions suivantes :

- a - toutes les occupations et utilisations du sol non visées à l'article N.2 ;
- b - dans la zone verte définie par le Plan de prévention du risque inondation (P.P.R.I.) du département de Paris approuvé par arrêté préfectoral du 15 juillet 2003, reportée sur le plan des secteurs de risques figurant dans l'atlas général, toute imperméabilisation supplémentaire du sol.

*Avant mise en compatibilité***Article N.2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

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 suivantes.

N.2.1 - Dispositions générales applicables dans toute la zone :

- a - Dans les zones de risque délimitées par le Plan de prévention du risque d'inondation (P.P.R.I.) du Département de Paris, la réalisation de constructions, installations ou ouvrages, ainsi que les travaux sur les bâtiments existants et les changements de destination sont subordonnés aux prescriptions réglementaires énoncées par ledit document (Voir, dans les annexes du PLU, les plans et listes des servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- b - Dans les zones d'anciennes carrières souterraines et dans les zones comportant des poches de gypse antéludien, la réalisation de constructions ou d'installations et la surélévation, l'extension ou la modification de bâtiments existants sont, le cas échéant, subordonnées aux conditions spéciales imposées par l'Inspection générale des carrières en vue d'assurer la stabilité des constructions projetées et de prévenir tout risque d'éboulement ou d'affaissement (Voir plan délimitant ces zones dans les annexes du PLU, servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- c - Sur toute parcelle indiquée aux documents graphiques du règlement comme Bâtiment protégé*, Élément particulier protégé* ou Espace à libérer*, toute intervention est soumise à des conditions spécifiques, énoncées aux articles N.11.2 et N.13.4 ci-après.
- d - L'aménagement de terrains de camping ou de caravanage n'est admis que sur les terrains autorisés ou pour l'accueil des gens du voyage.
- e - Les constructions, installations et ouvrages nécessaires au fonctionnement des réseaux publics existants sont admis, sous réserve de leur intégration dans le site.
- f - Les installations et usages du sol relevant de l'agriculture urbaine sont admis sous réserve de leur compatibilité avec le caractère de la zone.

*Après mise en compatibilité***Article N.2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

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 suivantes.

N.2.1 - Dispositions générales applicables dans toute la zone :

- a - Dans les zones de risque délimitées par le Plan de prévention du risque d'inondation (P.P.R.I.) du Département de Paris, la réalisation de constructions, installations ou ouvrages, ainsi que les travaux sur les bâtiments existants et les changements de destination sont subordonnés aux prescriptions réglementaires énoncées par ledit document (Voir, dans les annexes du PLU, les plans et listes des servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- b - Dans les zones d'anciennes carrières souterraines et dans les zones comportant des poches de gypse antéludien, la réalisation de constructions ou d'installations et la surélévation, l'extension ou la modification de bâtiments existants sont, le cas échéant, subordonnées aux conditions spéciales imposées par l'Inspection générale des carrières en vue d'assurer la stabilité des constructions projetées et de prévenir tout risque d'éboulement ou d'affaissement (Voir plan délimitant ces zones dans les annexes du PLU, servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- c - Sur toute parcelle indiquée aux documents graphiques du règlement comme Bâtiment protégé*, Élément particulier protégé* ou Espace à libérer*, toute intervention est soumise à des conditions spécifiques, énoncées aux articles N.11.2 et N.13.4 ci-après.
- d - L'aménagement de terrains de camping ou de caravanage n'est admis que sur les terrains autorisés ou pour l'accueil des gens du voyage.
- e - Les constructions, installations et ouvrages nécessaires au fonctionnement des réseaux publics existants sont admis, sous réserve de leur intégration dans le site.
- f - Les installations et usages du sol relevant de l'agriculture urbaine sont admis sous réserve de leur compatibilité avec le caractère de la zone.

*Avant mise en compatibilité*

- g - Les installations temporaires permettant l'exercice d'activités compatibles avec le caractère de la zone sont admises à condition qu'elles ne portent pas atteinte aux plantations existantes.
- h - Les changements de destinations sont admis à condition que la destination projetée soit compatible avec le caractère de la zone.
- i - La modification des bâtiments existants est admise, y compris si elle augmente leur surface de plancher, à condition qu'elle soit conforme aux dispositions des articles N.9 et N.10.
- j - En cas de destruction d'un bâtiment par sinistre, sa reconstruction est admise avec une emprise et un volume au plus égaux à l'existant avant sinistre, sous réserve qu'elle soit conforme au caractère de la zone ou à l'intérêt des lieux avoisinants, ou soit nécessaire à la gestion des bois.

N.2.2 - Dispositions applicables hors des Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées* :

Outre les occupations et utilisations du sol mentionnées à l'article N.2.1 ci-avant, ne sont admises que :

- la rénovation et la modernisation de constructions, installations et ouvrages existants ;
- les clôtures.

N.2.3 - Dispositions applicables dans les Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées* :

Outre les occupations et utilisations des sols mentionnées à l'article N.2.1 ci-avant, sont admis :

- a - les constructions, installations et ouvrages liés à l'exercice d'activités compatibles avec le caractère de la zone, et notamment des activités de promenade, détente et convivialité, loisirs de plein air, animation, restauration, des activités récréatives et culturelles ;
- b - les locaux d'habitation destinés aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance et le gardiennage des espaces, constructions, installations et ouvrages situés dans la zone ;
- c - les clôtures.

Les constructions destinées à l'exercice d'activités temporaires, et notamment saisonnières, doivent être conçues, sauf impossibilité technique, de manière à pouvoir être démontées hors périodes d'activités.

Après mise en compatibilité

- g - Les installations temporaires permettant l'exercice d'activités compatibles avec le caractère de la zone sont admises à condition qu'elles ne portent pas atteinte aux plantations existantes.
- h - Les changements de destinations sont admis à condition que la destination projetée soit compatible avec le caractère de la zone.
- i - La modification des bâtiments existants est admise, y compris si elle augmente leur surface de plancher, à condition qu'elle soit conforme aux dispositions des articles N.9 et N.10.
- j - En cas de destruction d'un bâtiment par sinistre, sa reconstruction est admise avec une emprise et un volume au plus égaux à l'existant avant sinistre, sous réserve qu'elle soit conforme au caractère de la zone ou à l'intérêt des lieux avoisinants, ou soit nécessaire à la gestion des bois.

N.2.2 - Dispositions applicables hors des Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées* :

Outre les occupations et utilisations du sol mentionnées à l'article N.2.1 ci-avant, ne sont admises que :

- la rénovation et la modernisation de constructions, installations et ouvrages existants ;
- les clôtures.

N.2.3 - Dispositions applicables dans les Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées* :

Outre les occupations et utilisations des sols mentionnées à l'article N.2.1 ci-avant, sont admis :

- a - les constructions, installations et ouvrages liés à l'exercice d'activités compatibles avec le caractère de la zone, et notamment des activités de promenade, détente et convivialité, loisirs de plein air, animation, restauration, des activités récréatives et culturelles ;
- b - les locaux d'habitation destinés aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance et le gardiennage des espaces, constructions, installations et ouvrages situés dans la zone ;
- c - les clôtures.

d - Le secteur V-7 est strictement et exclusivement destiné aux constructions, installations et ouvrages nécessaires au prolongement de la Ligne 1 du métro. Y sont admises les constructions et installations liées au chantier et les ouvrages liés au fonctionnement de la ligne avec une emprise au sol limitée.

Les constructions destinées à l'exercice d'activités temporaires, et notamment saisonnières, doivent être conçues, sauf impossibilité technique, de manière à pouvoir être démontées hors périodes d'activités.

*Avant mise en compatibilité***Article N.9 - Emprise au sol* des constructions****N.9.1 - Dispositions applicables hors des Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées* :**

L'emprise au sol* d'une construction existante ne peut être augmentée, excepté pour des travaux limités visant à la mettre aux normes dans les domaines de l'accessibilité, de l'hygiène, de l'isolation phonique ou thermique ou de la sécurité.

N.9.2 - Dispositions applicables dans les Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées* :

Dans un Secteur de taille et de capacité d'accueil limitées* (STCAL), l'emprise au sol des constructions* existant à la date d'approbation du PLU ne doit pas être augmentée de plus de 3%.

Dans les STCAL mentionnés dans le tableau ci-après, ce pourcentage est remplacé par la valeur en m² :

- de l'emprise au sol des constructions* maximale admise (STCAL N° B-2, B-3, V-4, V-5 et V-6),
- de l'augmentation maximale de l'emprise au sol des constructions* existant à la date d'approbation du PLU (STCAL N° B-1, B-4, B-5, V-1, V-2 et V-3).

*Après mise en compatibilité***Article N.9 - Emprise au sol* des constructions****N.9.1 - Dispositions applicables hors des Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées* :**

L'emprise au sol* d'une construction existante ne peut être augmentée, excepté pour des travaux limités visant à la mettre aux normes dans les domaines de l'accessibilité, de l'hygiène, de l'isolation phonique ou thermique ou de la sécurité.

N.9.2 - Dispositions applicables dans les Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées* :

Dans un Secteur de taille et de capacité d'accueil limitées* (STCAL), l'emprise au sol des constructions* existant à la date d'approbation du PLU ne doit pas être augmentée de plus de 3%.

Dans les STCAL mentionnés dans le tableau ci-après, ce pourcentage est remplacé par la valeur en m² :

- de l'emprise au sol des constructions* maximale admise (STCAL N° B-2, B-3, V-4, V-5 et V-6),
- de l'augmentation maximale de l'emprise au sol des constructions* existant à la date d'approbation du PLU (STCAL N° B-1, B-4, B-5, V-1, V-2 et V-3).
- Le STECAL V-7 est exclusivement réservé aux travaux en sous-sol et en surface et aux installations provisoires nécessaires pour le prolongement de la Ligne 1 du métro. Il est constitué de trois sous-secteurs V-7a, V-7b et V-7c. L'emprise au sol à l'issue des travaux ne devra pas excéder 200 m², dans le sous-secteur V-7c.



Avant mise en compatibilité

RÈGLEMENT, TOME 1

ZONE NATURELLE ET FORESTIÈRE

Localisation du STCAL	N° du STCAL aux documents graphiques du règlement	Emprise au sol maximale admise	Augmentation maximale de l'emprise au sol admise
Bois de Boulogne			
Champ d'entraînement, Route du Champ d'entraînement	B-1		2 200 m ²
Emprise de l'emplacement réservé GV16-1, Route des Tribunes	B-2	1 300 m ²	
Relais du Bois de Boulogne	B-3	600 m ²	
Station de pompage en Seine (Nord), Allée du Bord de l'eau	B-4		150 m ²
Station de pompage en Seine (Sud), Allée du Bord de l'eau	B-5		150 m ²
Bois de Vincennes			
Plaine de la Faluère, Route royale de Beauté	V-1		250 m ²
Stade Pershing, Route du Bosquet Mortemart	V-2		600 m ²
Plaine de la Belle Etoile, Route de la Faluère	V-3		800 m ²
Emprise de l'emplacement réservé GV12-1	V-4	1 300 m ²	
I.N.S.E.P., 11 avenue du Tremblay	V-5	8 000 m ²	
I.N.S.E.P., 11 avenue du Tremblay	V-6	650 m ²	

Après mise en compatibilité

RÈGLEMENT, TOME 1

ZONE NATURELLE ET FORESTIÈRE

Localisation du STCAL	N° du STCAL aux documents graphiques du règlement	Emprise au sol maximale admise	Augmentation maximale de l'emprise au sol admise
Bois de Boulogne			
Champ d'entraînement, Route du Champ d'entraînement	B-1		2 200 m ²
Emprise de l'emplacement réservé GV16-1, Route des Tribunes	B-2	1 300 m ²	
Relais du Bois de Boulogne	B-3	600 m ²	
Station de pompage en Seine (Nord), Allée du Bord de l'eau	B-4		150 m ²
Station de pompage en Seine (Sud), Allée du Bord de l'eau	B-5		150 m ²
Bois de Vincennes			
Plaine de la Faluère, Route royale de Beauté	V-1		250 m ²
Stade Pershing, Route du Bosquet Mortemart	V-2		600 m ²
Plaine de la Belle Etoile, Route de la Faluère	V-3		800 m ²
Emprise de l'emplacement réservé GV12-1	V-4	1 300 m ²	
I.N.S.E.P., 11 avenue du Tremblay	V-5	8 000 m ²	
I.N.S.E.P., 11 avenue du Tremblay	V-6	650 m ²	

Prolongement de la Ligne 1 du métro Raccordement souterrain sud et base vie	V-7a	7 000 m ² pour les besoins liés à la durée du chantier	
Prolongement de la Ligne 1 du métro Raccordement souterrain nord	V-7b	19 000 m ² pour les besoins liés à la durée du chantier	
Prolongement de la Ligne 1 du métro Ouvrage d'entonnement souterrain et ouvrages annexes	V-7c	8 000 m ² pour les besoins liés à la durée du chantier et à l'issue du chantier 200 m ² pour les ouvrages nécessaires au fonctionnement de la Ligne 1 du métro	



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



4. Commune de Vincennes



4.1. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE VINCENNES

4.1.1. Présentation de la commune et du PLU

La commune de Vincennes se situe dans le département du Val-de-Marne (94), à l'est de Paris. La commune recouvre un territoire de 1,91 km².

La commune de Vincennes dispose d'un plan local d'urbanisme, approuvé par délibération de Conseil municipal en date du 30 mai 2007.

Les différentes modifications sont les suivantes : 30 septembre 2009, 29 juin 2011, 18 décembre 2013, 29 mars 2016, 30 janvier 2017 et 1^{er} octobre 2019.

Le document pris en compte pour cette procédure est le document opposable en vigueur.

Le PLU de Vincennes se compose des éléments suivants :

- Rapport de présentation ;
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Règlement : pièces écrites et documents graphiques ;
- Annexes.

4.1.2. Localisation du projet dans la commune

Le territoire de la commune de Vincennes est uniquement concerné par la réalisation d'aménagements souterrains (section courante du tunnel). Aucune emprise de surface ne sera nécessaire sur la commune de Vincennes.

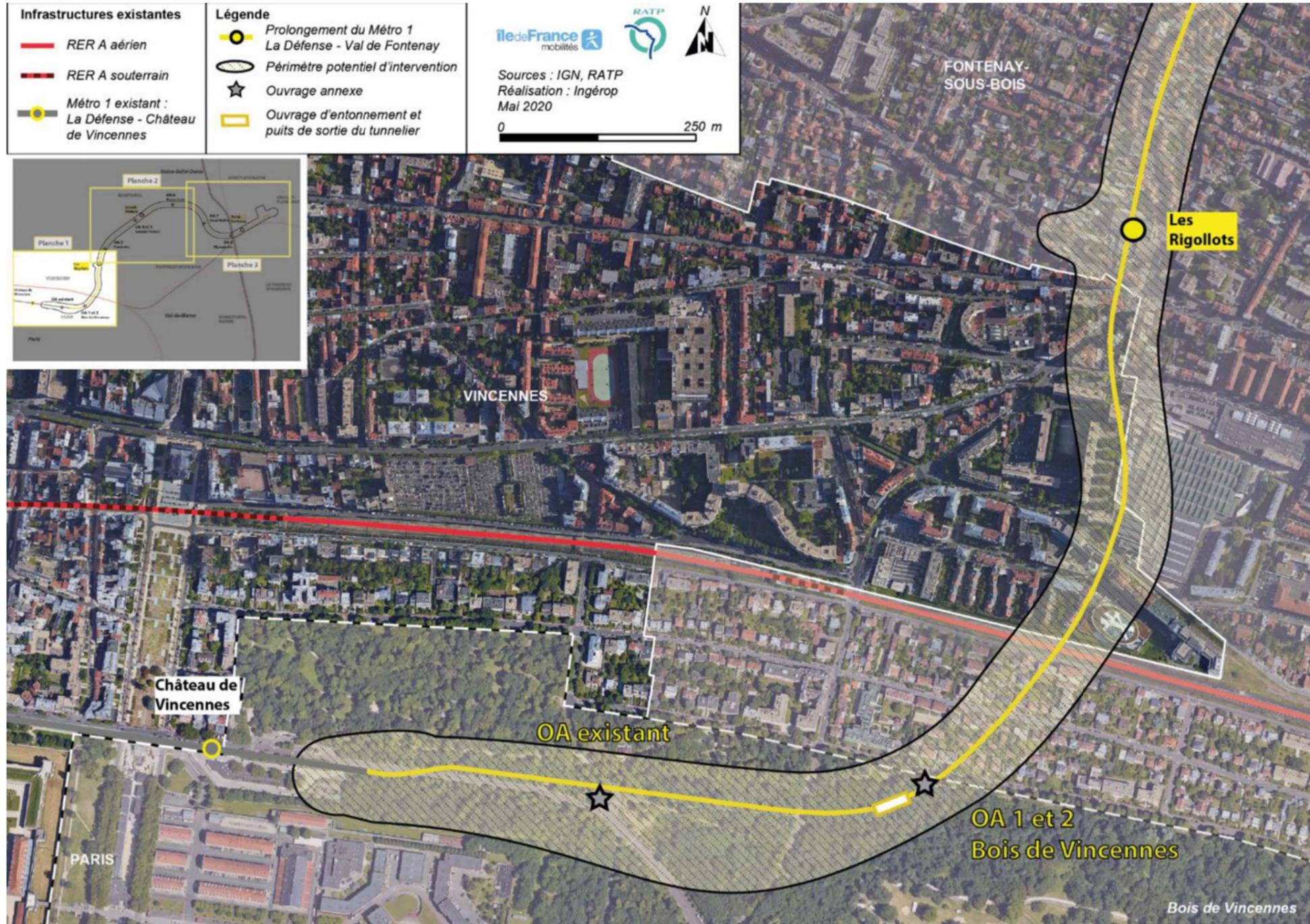


Figure 21 – Détail du PGT sur la commune de Vincennes (source RATP / INGEROP - 2020)

4.2. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE VINCENNES

4.2.1. Rapport de présentation (pièce 1.)

Le rapport de présentation du PLU de Vincennes a fait l'objet d'un additif lors de la dernière modification du PLU approuvée par délibération de l'EPT Paris Est Marne et Bois du 1^{er} octobre 2019.

Cet additif comprend notamment l'ajout d'un chapitre « documents cadre » mentionnant le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF), le Plan de Déplacements Urbain d'Île-de-France (PDUIF) et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) avec lesquels le PLU doit être compatible.

Dans ce chapitre le projet de prolongement de la Ligne 1 est représenté sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SDRIF opposable. Il est précisé qu'il s'agit d'un projet de « réseau de transport collectif de niveau de desserte métropolitain » traversant le territoire de la commune de Vincennes. Une carte du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est présentée à la suite de l'extrait du SDRIF.

Il est également rappelé dans la présentation du PDUIF que la priorité devait être donnée aux transports collectifs.

Carte de destination générale, S.D.R.I.F. approuvé le 27 décembre 2013



Figure 22 – Extrait PLU de Vincennes (source : page 7)

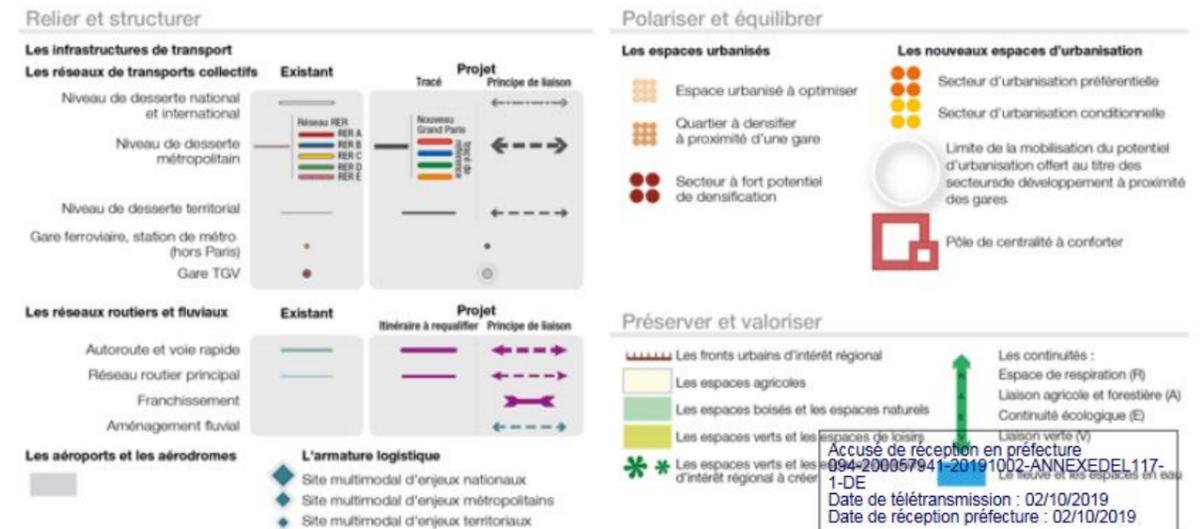


Figure 23 – Légende de l'extrait du PLU de Vincennes (source : page 7)



Figure 24 – Extrait PLU de Vincennes (source : page 8)

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec le rapport de présentation du PLU de Vincennes.

4.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (pièce 2. PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de Vincennes est construit autour d'un projet : « Conforter l'équilibre urbain et tirer davantage parti des atouts de la ville », lui-même décliné autour de 7 orientations générales :

- 1) Maintenir les équilibres ;
- 2) Conforter la diversité des habitats ;
- 3) Préserver la diversité des formes urbaines ;
- 4) Améliorer les espaces publics ;
- 5) Maintenir la vitalité économique, commerciale et touristique ;
- 6) Faciliter les déplacements ;
- 7) Rechercher une plus grande qualité environnementale.

Parmi ces 7 orientations du PADD, la sixième (« Faciliter les déplacements ») mentionne le projet de prolongement de la Ligne 1, à travers les objectifs suivants :

- « Améliorer la desserte des quartiers est : le déficit de liaisons entre le centre-ville et l'est de la commune peut être résolu en partie grâce à une meilleure desserte par les bus. Par ailleurs, la ville soutient fortement le projet de prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'au carrefour des Rigollots. Enfin, la réalisation d'aménagement pour faciliter les déplacements cyclistes vers l'est doit être poursuivie » ;
- « Améliorer l'interconnexion des différents réseaux : Vincennes est desservie par plusieurs modes de transports collectifs : le RER et le métro. Par ailleurs, plusieurs projets de transports en commun concernant Vincennes (projet de la ligne ORBITALE, prolongement de la ligne 1 jusqu'au Rigollots, réalisation du tram est sur le boulevard de Maréchaux à Paris) doivent permettre de mener une réflexion globale sur l'organisation du réseau des transports collectifs, etc. ».

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay s'inscrit dans les orientations du PADD du PLU de Vincennes. Le projet est donc compatible avec ce dernier.

4.2.3. Règlement (pièce 3.1)

Le projet s'inscrit en zones UO, UOa, UV et USP.

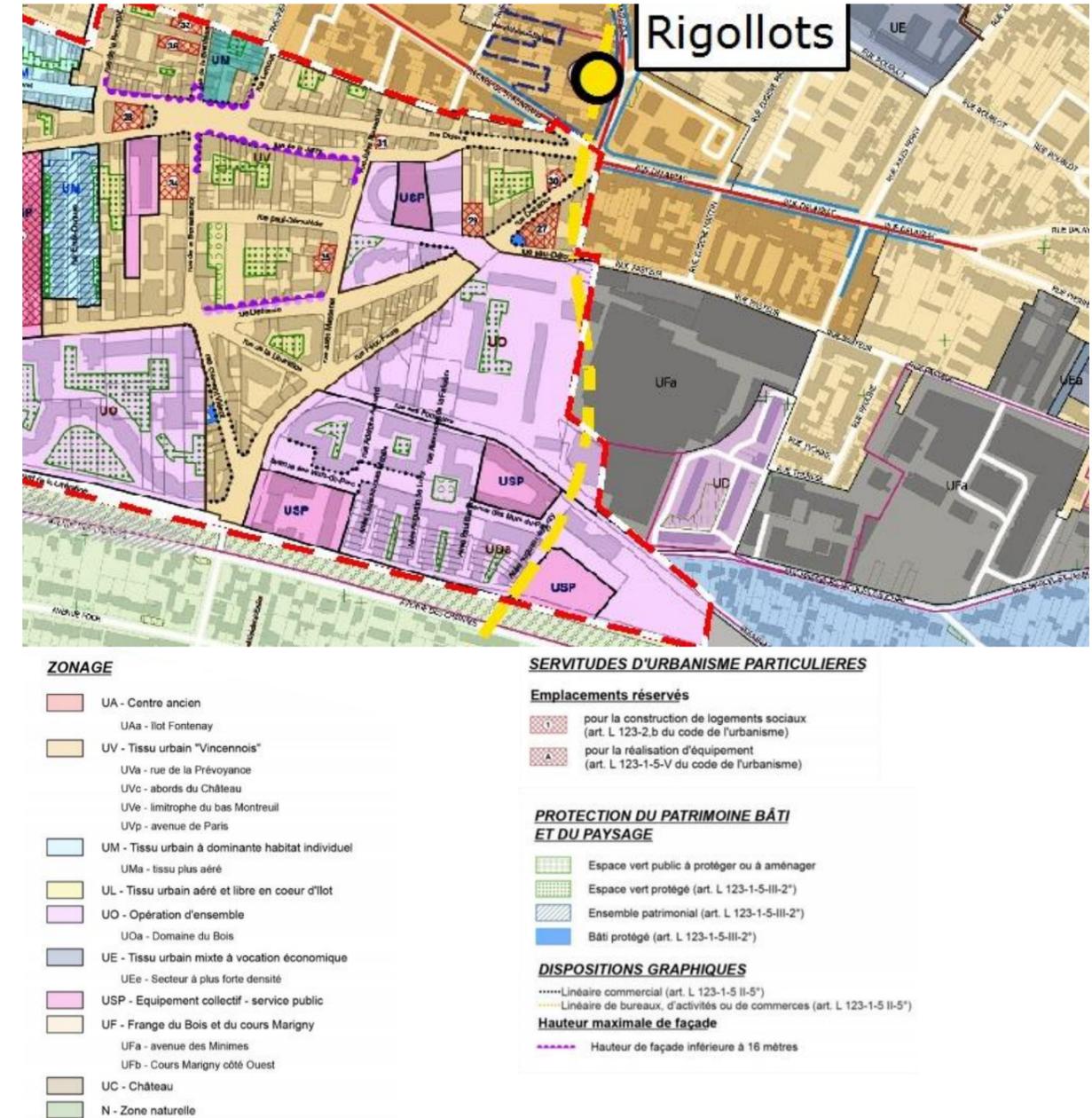


Figure 25 – Figuration du projet sur le PLU de Vincennes (source : PLU Vincennes / INGEROP - 2020)

Les règlements de ces zones ne sont pas explicitement compatibles avec le projet de prolongement de la Ligne 1 car pour les zones UO, UOa et UV, il n'est pas évident que les aménagements nécessaires au projet rentrent dans le cadre de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) », dont la définition est donnée dans les définitions communes au règlement en page 12 :

Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC):

Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :

- les locaux affectés aux services municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux qui accueillent le public ;
- les crèches et haltes garderies publiques ;
- les établissements d'enseignement maternel, primaire et secondaire publics ou sous contrat avec l'ETAT ;
- les équipements sociaux-culturels, les salles de spectacles et les cinémas ;
- les établissements sportifs à caractère non commercial ;
- les résidences dédiées aux personnes âgées (les résidences autonomie, les résidences services seniors, les résidences de logements aménagés spécifiquement pour cet usage à des personnes en perte d'autonomie liée à l'âge ou de handicap) ;
- les résidences adaptées à un public spécifique (personnes handicapées moteur, psychique

Figure 26 – Extrait page 12 du règlement (source : PLU de Vincennes)

Pour les zones USP en revanche, les aménagements liés au projet ne font pas partie des occupations et utilisations du sol interdites, ils ne sont pas mentionnés non plus dans les occupations et utilisations du sol autorisées. Dès lors, ils sont admis sans restriction.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay n'est pas explicitement compatible avec le règlement du PLU de Vincennes. Il convient donc d'ajouter dans les dispositions générales à la liste des CINASPIC, les installations et les constructions nécessaires aux réseaux de transport en commun afin de rendre explicitement compatible le projet avec le règlement.

4.2.4. Emplacements réservés

Les emplacements réservés sont des espaces désignés au PLU au bénéfice d'une collectivité, de l'Etat ou d'un concessionnaire dans le but d'y réaliser un équipement public ou un projet d'intérêt général (gymnase, école, voie publique, etc.).

Le projet a des effets sur deux emplacements réservés inscrits au PLU de la commune dont l'affectation prévue porte sur deux autres projets.

Dans ce cadre, il convient de vérifier la compatibilité entre les différents projets.

Les emplacements réservés se superposant au projet de prolongement de la Ligne 1 sont les suivants, ils sont représentés sur l'extrait du plan de zonage présenté ci-après :

EMPLACEMENTS RESERVES INTERCEPTES	LOCALISATION	DESTINATION	DESTINATAIRE	SUPERFICIE (M ²)	COMPATIBILITE
N°27	Rue DeFrance	Création de logements	Commune de Vincennes	1 047 m ²	Compatible
N°30	Rue DeFrance	Création de logements et commerces en RDC	Commune de Vincennes	246 m ²	Compatible

Tableau 4 – Liste des emplacements réservés à Vincennes à proximité du projet



Figure 27 – Zoom sur les emplacements réservés de Vincennes concernés par le projet (source : PLU Vincennes)

Au niveau de ces deux emplacements réservés, le projet sera situé en tréfonds à une profondeur suffisante pour ne pas remettre en cause la destination des parcelles en surface. Aucune émergence en surface n'est prévue à cet endroit.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc compatible avec la liste des emplacements réservés du PLU de Vincennes.



4.2.5. Éléments de valeur à protéger au titre du Code de l'urbanisme

L'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme dispose que règlement du PLU puisse « identifier et localiser les éléments de paysage et identifier, localiser et délimiter les quartiers, îlots, immeubles bâtis ou non bâtis, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à conserver, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation leur conservation ou leur restauration ».

Le tracé du projet croise les éléments suivants :

- Espaces verts à protéger (art. L 123-1-5-III-2°) ;
- Linéaire commercial (art. L 123-1-5 II-5°).

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay étant réalisé en souterrain, il n'aura aucun impact sur ces éléments à protéger. Le projet est donc compatible avec les espaces protégés sur le plan de zonage.

4.2.6. Servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique sont instituées par une autorité publique dans un but d'intérêt général. Elles constituent des limitations administratives au droit de propriété. Elles peuvent affecter directement l'utilisation des sols ou la constructibilité et sont annexées au document d'urbanisme en vigueur.

Le secteur du tracé est concerné par les servitudes suivantes, liées à des réseaux ou à des infrastructures :

- Servitude radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques : faisceau hertzien ;
- Servitude radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques : zone de protection ;
- Servitude aéronautique de dégagement de l'Aéroport d'Orly ;
- Canalisation de gaz haute pression.

1.2 - PLAN DES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE



Figure 28 – Plan des servitudes d'utilité publique sur la commune de Vincennes (Source : PLU Vincennes)



Concernant ces servitudes, l'ouvrage étant en sous-sol sur cette commune, elles n'ont pas d'effet sur le projet. Pour la canalisation de gaz, la servitude ne recoupe pas l'emprise de la station Les Rigollots, et n'aura donc pas d'effet.

Par ailleurs, le secteur est concerné par plusieurs servitudes liées au patrimoine :

- > Le site inscrit des franges du Bois de Vincennes ;
- > Le périmètre de protection du Monument Historique classé du Château de Vincennes et de ses abords ;
- > Le périmètre de protection du Monument Historique classé de l'Hôtel de Ville de Vincennes ;
- > Le périmètre de l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) transformée en Site Patrimonial Remarquable (SPR).

+ Le site inscrit « les franges du Bois de Vincennes »

L'arrêté du 16 décembre 1980 délimite les quatre zones constitutives de ce site inscrit qui sont situées sur les communes de Charenton-Le-Pont, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Saint-Mandé, Saint-Maurice et Vincennes, toutes situées dans le département du Val-de-Marne (94).

« L'inscription entraîne, sur les terrains compris dans les limites fixées par l'arrêté, l'obligation pour les intéressés de ne pas procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante en ce qui concerne les fonds ruraux et d'entretien normal en ce qui concerne les constructions, sans avoir avisé, quatre mois d'avance, l'administration de leur intention » (art. L341-1 du Code de l'environnement).

La partie du projet étant intégralement souterraine au niveau de ce site inscrit, cette servitude n'aura pas d'effet sur le projet.

+ Le périmètre de protection du Monument Historique classé du « Château de Vincennes et de ses abords »

Le périmètre du Château de Vincennes et de ses abords, a été classé en monument historique le 25 juin 1993 et complété le 19 octobre 1999, et correspond à l'ensemble des terrains et parties bâties délimité au Nord par l'avenue de Nogent, à l'Est par la limite orientale du cours des Maréchaux, pris en compte dans sa totalité, au Sud par l'esplanade Saint-Louis et à l'Ouest par la limite du territoire de Paris bordant le Château de Vincennes.

La partie du projet recoupant en limite ce périmètre, correspond en grande partie aux infrastructures souterraines de la Ligne 1 déjà existantes de l'arrière-gare de Château de Vincennes et partiellement aux emprises travaux nécessaires pour le raccordement au prolongement.

Par conséquent, les interventions prévues dans ce périmètre devront faire l'objet d'une autorisation préalable qui doit être délivrée par l'ABF (voir articles L 621-31 et L621-32 du Code du patrimoine), qui déterminera si des mesures d'intégration particulières temporaires sont nécessaires.

Le projet intersectant le périmètre de protection du Château de Vincennes et de ses abords, une autorisation préalable sera demandée conformément aux dispositions réglementaires.

+ Le périmètre de protection du Monument Historique classé de « l'Hôtel de Ville de Vincennes »

Le périmètre de protection de l'Hôtel de Ville de Vincennes, sis 53bis rue de Fontenoy, inscrit le 22 décembre 1999 et classé le 26 septembre 2000, s'étend sur un rayon de 500 mètres.

La partie du projet recoupant en limite ce périmètre correspond uniquement aux infrastructures souterraines de la Ligne 1 déjà existantes de l'arrière-gare de Château de Vincennes.

La partie du projet étant intégralement souterraine au niveau de ce périmètre, cette servitude n'aura pas d'effet sur le projet.

+ Le Site Patrimonial Remarquable (ancienne AVAP)

Le projet étant entièrement souterrain, aucun impact n'est envisagé sur le bâti concerné par le SPR de la collectivité. L'effet de cette servitude est donc nul.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est situé sur un périmètre de protection de Monument Historique et devra tenir compte des dispositions réglementaires propre à cette servitude d'utilité publique.

4.3. INCIDENCES DU PROJET SUR LE PLU DE VINCENNES

Afin de rendre compatible le Plan Local d'Urbanisme de Vincennes avec le projet, il convient de :

- Ajouter dans les dispositions générales à la liste des CINASPIC, les installations et les constructions nécessaires aux réseaux de transport en commun.

Les autres dispositions du PLU de Vincennes sont compatibles avec le projet.



4.4. PRESENTATION DES MODIFICATIONS DU PLU

4.4.1. Règlement

Avant mise en compatibilité

REGLEMENT LES DEFINITIONS COMMUNES AU REGLEMENT

DEFINITIONS COMMUNES AU REGLEMENT

Constructions et installations nécessaires aux services publics ou

d'intérêt collectif (CINA SPIC):

Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :

- les locaux affectés aux services municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux qui accueillent le public ;
- les crèches et haltes garderies publiques ;
- les établissements d'enseignement maternel, primaire et secondaire publics ou sous contrat avec l'ETAT ;
- les équipements sociaux-culturels, les salles de spectacles et les cinémas ;
- les établissements sportifs à caractère non commercial ;
- les résidences dédiées aux personnes âgées (les résidences autonomie, les résidences services seniors, les résidences de logements aménagés spécifiquement pour cet usage à des personnes en perte d'autonomie liée à l'âge ou de handicap) ;
- les résidences adaptées à un public spécifique (personnes handicapées moteur, psychique

Emplacements réservés

Les emplacements réservés à la réalisation de programmes de logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale, sont figurés au document graphique par des trames en quadrillé rouge dont la signification est rappelée par le tableau des emplacements réservés.

Sous réserve des dispositions de l'article L 433-1 et suivants du code de l'urbanisme, la construction est interdite sur les terrains bâtis ou non, compris par le plan local d'urbanisme dans un emplacement réservé.

Le propriétaire d'un terrain réservé peut, à compter du jour où le plan local d'urbanisme a été approuvé et rendu opposable aux tiers, exiger de la collectivité ou du service public d'intérêt collectif, au bénéfice duquel ce terrain a été réservé, qu'il soit procédé à son acquisition en application des dispositions du code de l'urbanisme.

VILLE DE VINCENNES
Plan Local d'Urbanisme

Accusé de réception en préfecture
094-200057941-20191002-ANNEXEDEL117-
1-DE
Date de télétransmission : 02/10/2019
Date de réception préfecture : 02/10/2019

12

Après mise en compatibilité

REGLEMENT

LES DEFINITIONS COMMUNES AU REGLEMENT

DEFINITIONS COMMUNES AU REGLEMENT

Constructions et installations nécessaires aux services publics ou

d'intérêt collectif (CINA SPIC):

Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :

- les locaux affectés aux services municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux qui accueillent le public ;
- les crèches et haltes garderies publiques ;
- les établissements d'enseignement maternel, primaire et secondaire publics ou sous contrat avec l'ETAT ;
- les équipements sociaux-culturels, les salles de spectacles et les cinémas ;
- les établissements sportifs à caractère non commercial ;
- les résidences dédiées aux personnes âgées (les résidences autonomie, les résidences services seniors, les résidences de logements aménagés spécifiquement pour cet usage à des personnes en perte d'autonomie liée à l'âge ou de handicap) ;
- les résidences adaptées à un public spécifique (personnes handicapées moteur, psychique

les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de projets de transports collectifs.

Emplacements réservés

Les emplacements réservés à la réalisation de programmes de logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale, sont figurés au document graphique par des trames en quadrillé rouge dont la signification est rappelée par le tableau des emplacements réservés.

Sous réserve des dispositions de l'article L 433-1 et suivants du code de l'urbanisme, la construction est interdite sur les terrains bâtis ou non, compris par le plan local d'urbanisme dans un emplacement réservé.

Le propriétaire d'un terrain réservé peut, à compter du jour où le plan local d'urbanisme a été approuvé et rendu opposable aux tiers, exiger de la collectivité ou du service public d'intérêt collectif, au bénéfice duquel ce terrain a été réservé, qu'il soit procédé à son acquisition en application des dispositions du code de l'urbanisme.

VILLE DE VINCENNES
Plan Local d'Urbanisme

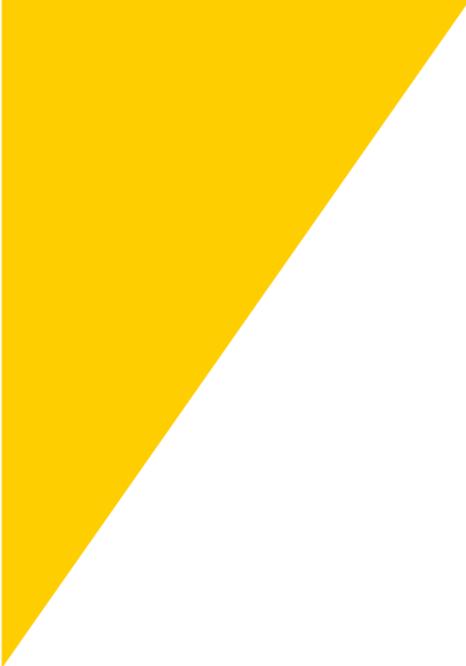
Accusé de réception en préfecture
094-200057941-20191002-ANNEXEDEL117-
1-DE
Date de télétransmission : 02/10/2019
Date de réception préfecture : 02/10/2019

12



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



5. Commune de Fontenay-sous- Bois



5.1. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE FONTENAY-SOUS-BOIS

5.1.1. Présentation de la commune et du PLU

La commune de Fontenay-sous-Bois se situe dans le département du Val-de-Marne (94), à l'est de Paris. La commune couvre un territoire de 5,58 km².

La commune de Fontenay-sous-Bois dispose d'un Plan Local d'Urbanisme, approuvé par délibération de Conseil municipal en date du 26 octobre 2007.

Le PLU a ensuite été modifié par délibération du Conseil municipal du 27 juin 2013, mis en compatibilité le 17 février 2014 par arrêté inter-préfectoral déclarant d'utilité publique le prolongement du T1 de Bobigny à Val de Fontenay et emportant mise en comptabilité du PLU.

Le PLU a été révisé par délibération du conseil municipal le 17 décembre 2015. La modification n°1 du PLU révisé a été approuvée le 14 février 2018. La modification n°2 du PLU a été approuvée le 18 février 2019.

La modification n°3 du PLU a été approuvée le 8 décembre 2020.

Le PLU de Fontenay-sous-Bois se compose des éléments suivants :

- Rapport de présentation ;
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- Règlement : règlement écrit et plan de zonage ;
- Annexes.

5.1.2. Localisation du projet dans la commune

Le territoire de la commune de Fontenay-sous-Bois est concerné par la réalisation des aménagements suivants :

- Section courante du tunnel en souterrain ;
- Création de la station « Les Rigollots » ;
- Création de la station « Val de Fontenay » ;
- Création de trois ouvrages annexes :
 - o « OA3 Gambetta » : il s'agit d'un ouvrage de ventilation et d'accès secours ;
 - o « OA7 Henri Wallon » : il s'agit d'un ouvrage de ventilation, de poste force et d'accès secours ;
 - o « OA8 Olympiades » : il s'agit d'un poste de redressement.

Parmi ces ouvrages, les stations « Les Rigollots » et « Val de Fontenay » et uniquement l'OA8 ont des parties souterraines et en émergence, les autres sont soit en souterrain et sans impact en surface (tunnel), soit constitués d'une simple grille au sol (OA3 et OA7).



1

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

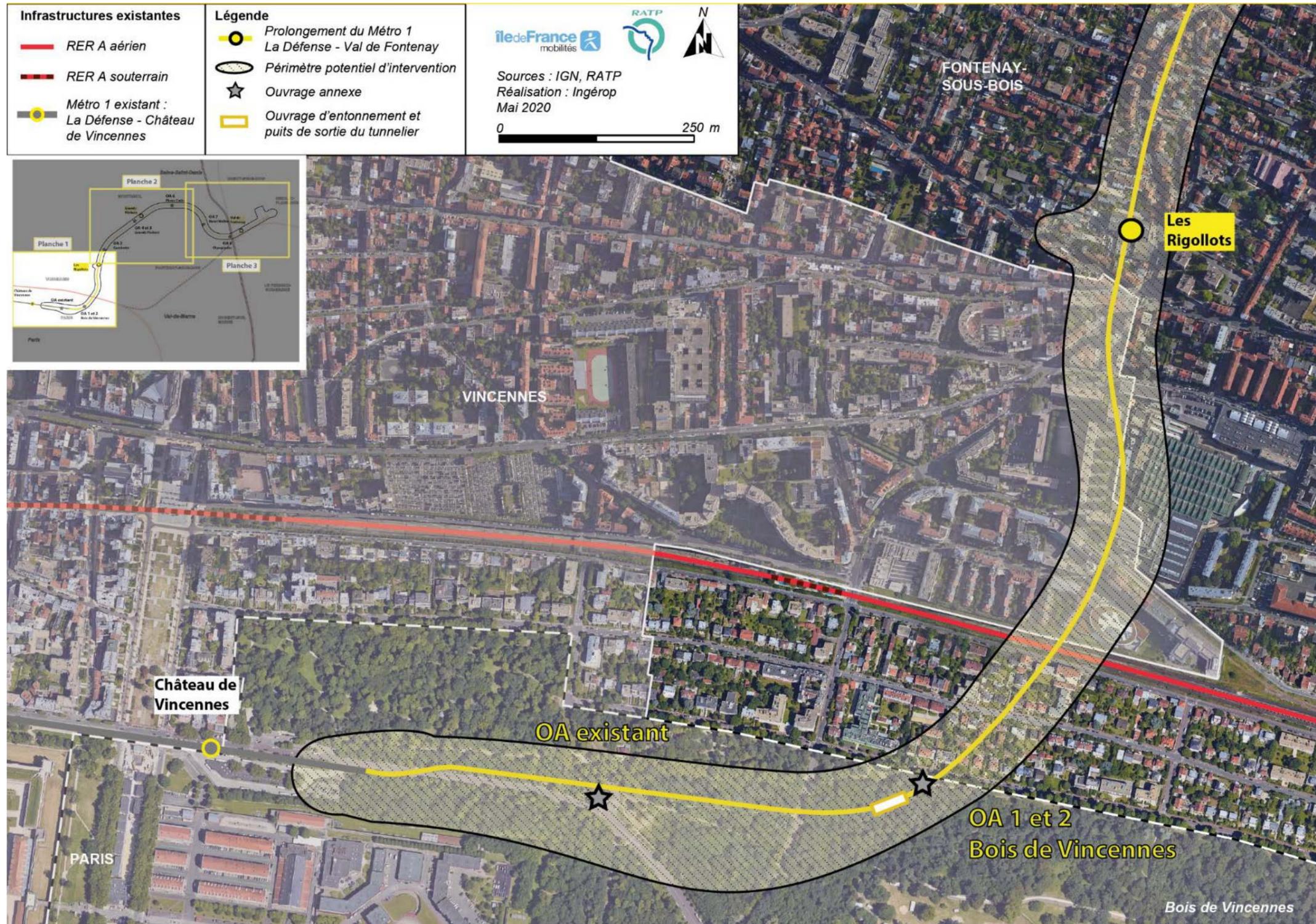


Figure 29 – Détail du PGT entre l'arrière-gare de Château de Vincennes et Les Rigollots sur la commune de Fontenay-sous-Bois (source RATP / INGEROP - 2020)



Figure 30 – Détail du PGT entre Les Rigollots et Grands Pêcheurs sur la commune de Fontenay-sous-Bois (source RATP / INGEROP - 2020)

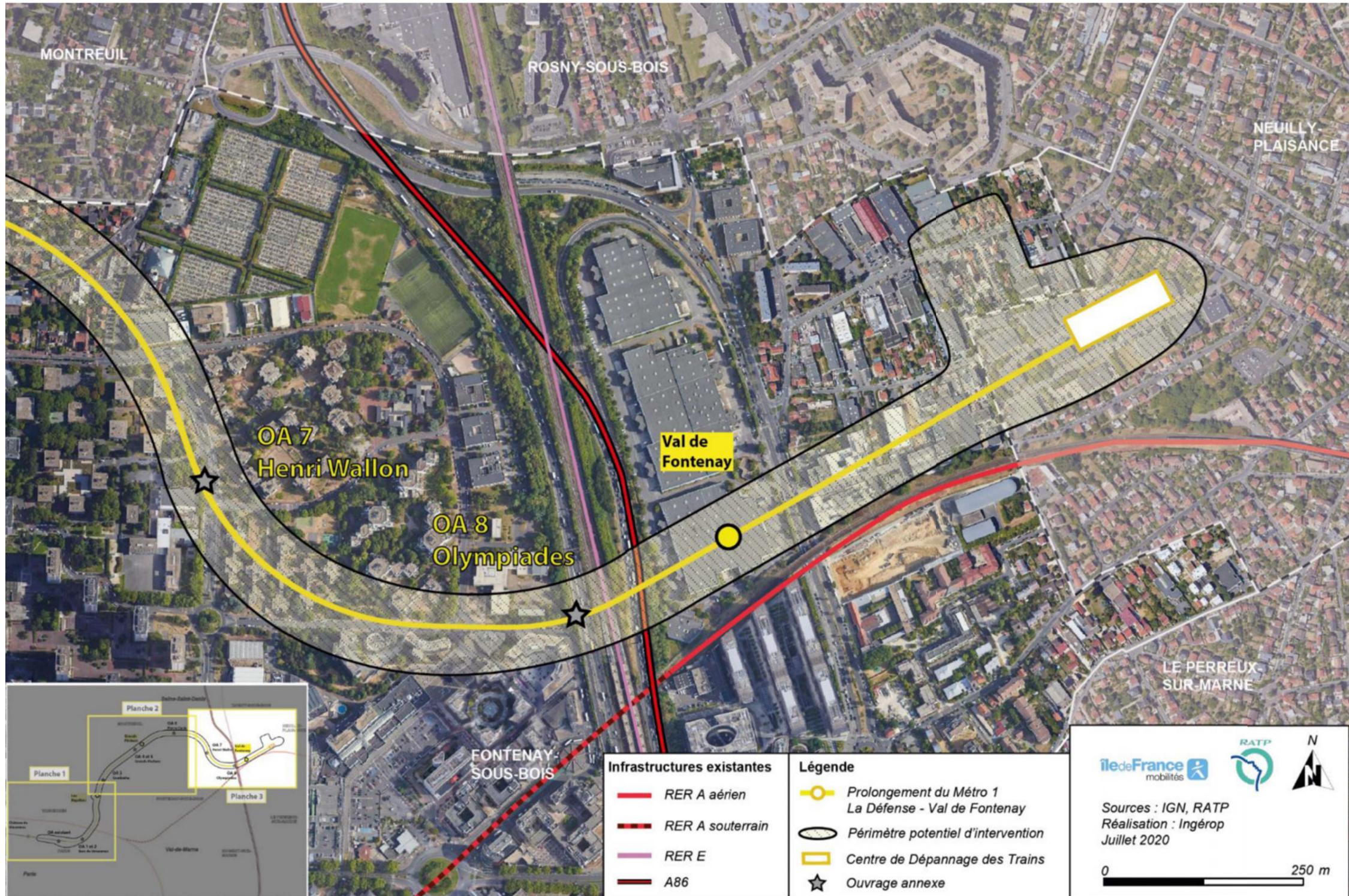


Figure 31 – Détail du PGT entre Grands Pêcheurs et l'arrière-gare de Val de Fontenay sur la commune de Fontenay-sous-Bois (source RATP / INGEROP - 2020)

5.2. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE FONTENAY-SOUS-BOIS

5.2.1. Rapport de présentation (pièce 1.)

Le rapport de présentation du PLU comporte un volet spécifique aux différents projets de transport en commun et un sous-chapitre propre au prolongement de la Ligne 1 (pages 301 et 304). Ce chapitre expose les attendus du prolongement de la ligne sur le développement de la ville, ses conséquences ainsi que les trois hypothèses de tracé étudiées dans le DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales).

Le tracé retenu (n°1) correspond au présent projet soumis à enquête publique figure au rapport de présentation.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec le rapport de présentation du PLU de Fontenay-sous-Bois.

5.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (pièce 2.1_PADD)

Le PADD de Fontenay-sous-Bois comporte deux grands axes qui se déclinent eux-mêmes en 5 grandes orientations :

- Affirmer Fontenay comme pôle structurant de l'Est Parisien
- 1- Organiser une évolution de l'habitat de qualité, centrée sur le maintien d'une mixité sociale et intergénérationnelle ;
- 2- Offrir les conditions d'un développement économique, pour tous ;
- 3- Affirmer l'attractivité de Fontenay, par un accompagnement et un encadrement des grands projets.
 - Maintenir et affirmer la qualité de vie fontenaysienne
- 4- Améliorer durablement le cadre de vie par une ambition élevée en matière d'écologie urbaine, de réduction des nuisances, de patrimoine et de paysage ;
- 5- Maintenir et affirmer une qualité de vie quotidienne.

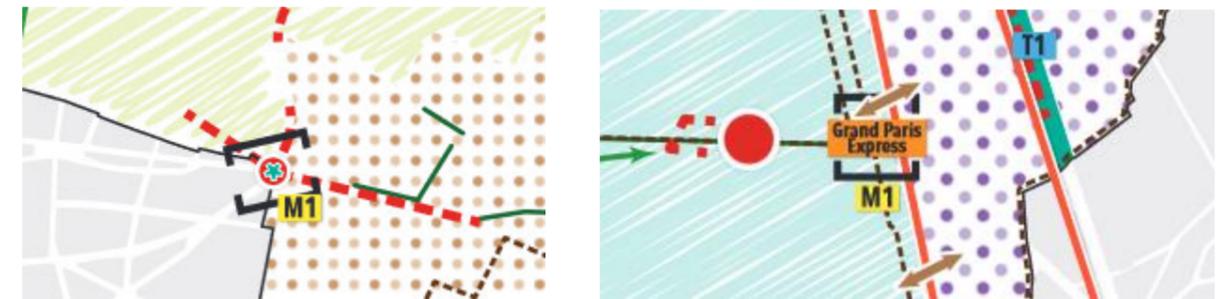
L'axe « Affirmer Fontenay comme pôle structurant de l'Est Parisien » s'appuie sur l'accompagnement des grands projets, notamment le prolongement de la Ligne 1 (page 13).

Les actions correspondantes prévues par la Ville de Fontenay-sous-Bois sont les suivantes :

« Le développement de la ville sera plus affirmé autour des nouvelles polarités liées aux futurs projets de transports franciliens, qui permettront une amélioration conséquente de l'offre en transports en commun avec : [...] Le prolongement, à l'horizon 2030, de la ligne de métro 1 jusqu'à Val de Fontenay, via Les Rigollots ... »

Les secteurs de localisation des futures stations Les Rigollots et de Val de Fontenay sont par ailleurs représentés sur la carte du PADD.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est inscrit dans les orientations du PADD. Le projet est donc compatible avec ce dernier.



M1 T1 Prolongements de la ligne 1 du métro et du tramway T1

Figure 32 – Extrait de la carte du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

5.2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (pièce 3.0)

Conformément aux articles L.151-6 à L.151-7-du Code de l'urbanisme en vigueur, le PLU peut comporter des OAP relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Ces orientations peuvent, en cohérence avec le PADD, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre pour « mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ».

Selon l'article L.152-1 du Code de l'urbanisme, les OAP s'imposent aux futures opérations d'aménagement réalisées sur la commune, elles sont opposables en termes de compatibilité à « tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées », d'initiative publique ou privée.

Le PLU de Fontenay-sous-Bois comporte six OAP de natures différentes :

- **Une OAP thématique « trame verte et modes doux »** : les zones des futures stations « *Les Rigollots* » et « *Val de Fontenay* » sont concernées par cette orientation notamment avec l'objectif de « *Créer de nouveaux espaces verts* », ce qui est compatible avec le projet de prolongement de la Ligne 1, l'infrastructure de transport étant souterraine et les configurations des stations permettant d'envisager des projets urbains sur la surface. Ces projets urbains pourront alors suivre cette OAP. Le reste du projet est compatible avec les autres orientations de cette OAP thématique.



Révéler la trame verte du territoire

- Zone Naturelle inscrite au PLU
- Espaces Paysagés protégés au PLU
- Conserv. les arbres d'intérêt
- Préserver les espaces verts existants
- Préserver la qualité des espaces verts du Grand Ensemble
- Préserver les alignements d'arbres existants
- Créer de nouveaux espaces verts
- Créer de nouveaux alignements d'arbres
- Créer des liaisons vertes entre les différents espaces verts

Proposer un maillage pour les modes doux

- Valoriser les cheminements doux existants
- Créer de nouvelles liaisons douces à travers le quartier

Figure 33 – Extraits de la carte de l'OAP thématique « trame verte et modes doux » (à gauche au niveau de la station Les Rigollots ; à droite au niveau de la station Val de Fontenay) (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

- **Trois OAP par secteur** dans lesquelles les stations du prolongement de la Ligne 1 sont mentionnées dans les objectifs recherchés :
 - o L'OAP « Secteur Ouest » vise notamment à « Renforcer les polarités du secteur », à ce titre, l'accompagnement de l'arrivée de la future station de la Ligne 1 est expressément mentionné.



Accompagner l'arrivée de la future gare Transport en Commun (M1)

Figure 34 – Extrait de la carte de l'OAP « Secteur Ouest » au niveau de la station Les Rigollots (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

- o L'OAP « Secteur Grand Ensemble » vise à « travailler l'inscription du quartier dans son environnement » où il est question d'« accompagner l'arrivée des futures gares de Transports en Commun en projet (métros Ligne 15 Est, Ligne 1 et tramway T1) », de « créer une esplanade piétonne reliant les différents arrêts de transports en commun » et de « renforcer la polarité commerciale et de services, en l'adaptant au rôle futur du pôle urbain et de transport de Val de Fontenay » ;



Travailler l'inscription du quartier dans son environnement

- Structurer le développement de la ville autour de la Gare de RER de Val de Fontenay
- Accompagner l'arrivée des nouvelles lignes de transport en commun (M15, M1, T1 et correspondance avec RER A et E)
- Créer une esplanade piétonne reliant les différents arrêts de transports en commun
- Renforcer les liaisons douces existantes
- Renforcer la polarité commerciale et de services, en l'adaptant au rôle futur du pôle urbain et de transport de Val de Fontenay

Figure 35 – Extrait de la carte de l'OAP « Secteur Grand Ensemble » au niveau de la station Val de Fontenay (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

- L'OAP « Secteur Alouettes » a pour objectif notamment de créer un véritable pôle multimodal, la future station de la Ligne 1 du métro « Val de Fontenay », est également représentée sur la carte de ce secteur sous la légende « Gare de transport en commun en projet (métros Ligne 15 Est, Ligne 1 et tramway T1) ».



Figure 36 – Extrait de la carte de l'OAP « Secteur Alouettes » au niveau de la station Val de Fontenay (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

- Une OAP par site :

- L'OAP du site « Péripôle Nord et Est Tassigny » vise notamment à « Développer la mixité du quartier » ce qui passe notamment par « créer un équipement dédié aux transports voyageurs » comprenant la future station de la Ligne 1 du métro « Val de Fontenay ».

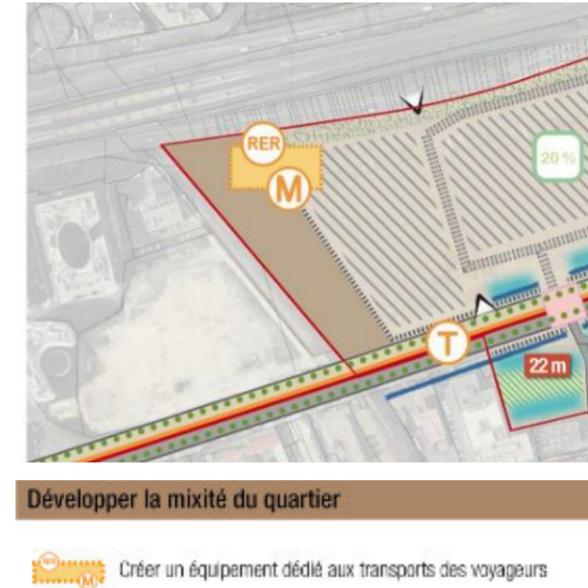


Figure 37 – Extrait de la carte de l'OAP « Secteur Alouettes » au niveau de la station Val de Fontenay (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc compatible avec les OAP du PLU de Fontenay-sous-Bois.

5.2.4. Règlement (pièce 4.2)

+ Dispositions générales

Le règlement dans son article 2.8 du titre I « *Dispositions générales* » (page 8) prévoit que les réseaux de transport en commun sont exclus de l'application du règlement.

2.8. Application du règlement aux réseaux de transport en commun

En application de l'article R123-9 du Code de l'urbanisme, sont autorisés, qu'ils soient ou non conformes aux dispositions des articles 1 à 14 du présent règlement, les travaux d'affouillement et de construction, ainsi que les installations nécessaires au RTGP ou à l'aménagement des transports en commun.

Figure 38 – Extrait du règlement du PLU de Fontenay-sous-Bois

+ Dispositions communes

Le règlement dans son titre II « Règles communes applicables à toutes les zones urbaines », prévoit également pour les articles 2 et 13 des exceptions qui s'appliquent au prolongement de la Ligne 1 :

Article 2 « *Occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions particulières* » : les aménagements liés au projet font partie des occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions particulières, à savoir « *Les constructions installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de projets de transports collectifs* ». Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc possible.

Article 13 « *Espaces libres et plantations* » : « *Les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de projets de transports collectifs n'ont pas l'obligation de respecter cette règle* ».

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc compatible avec les dispositions générales et communes du PLU de Fontenay-sous-Bois.

+ Dispositions applicables aux différentes zones

Le projet s'inscrit en zones :

- **UBa1 et UBa2** : Le règlement de la zone UB, et en particulier les articles 1 et 2 définissant les occupations du sol interdites et autorisées renvoient aux règles communes applicables à toutes les zones urbaines.
- **UCb, UCc** : Le règlement de la zone UC, et en particulier les articles 1 et 2 définissant les occupations du sol interdites et autorisées renvoient aux règles communes applicables à toutes les zones urbaines.
- **UD** : Le règlement de la zone UD, et en particulier les articles 1 et 2 définissant les occupations du sol interdites et autorisées renvoient aux règles communes applicables à toutes les zones urbaines.
- **UE** : Pour l'ensemble de la zone UE et son sous-secteur UEa, les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de projets de transports collectifs sont autorisés.
- **UFa, UFb et UFc** : Le règlement de la zone UF, et en particulier les articles 1 et 2 définissant les occupations du sol interdites et autorisées renvoient aux règles communes applicables à toutes les zones urbaines.
- **UG** : Le règlement de la zone UG, et en particulier les articles 1 et 2 définissant les occupations du sol interdites et autorisées renvoient aux règles communes applicables à toutes les zones urbaines.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec les règles communes applicables aux zones urbaines et avec le règlement des zones qui s'y rapportent.

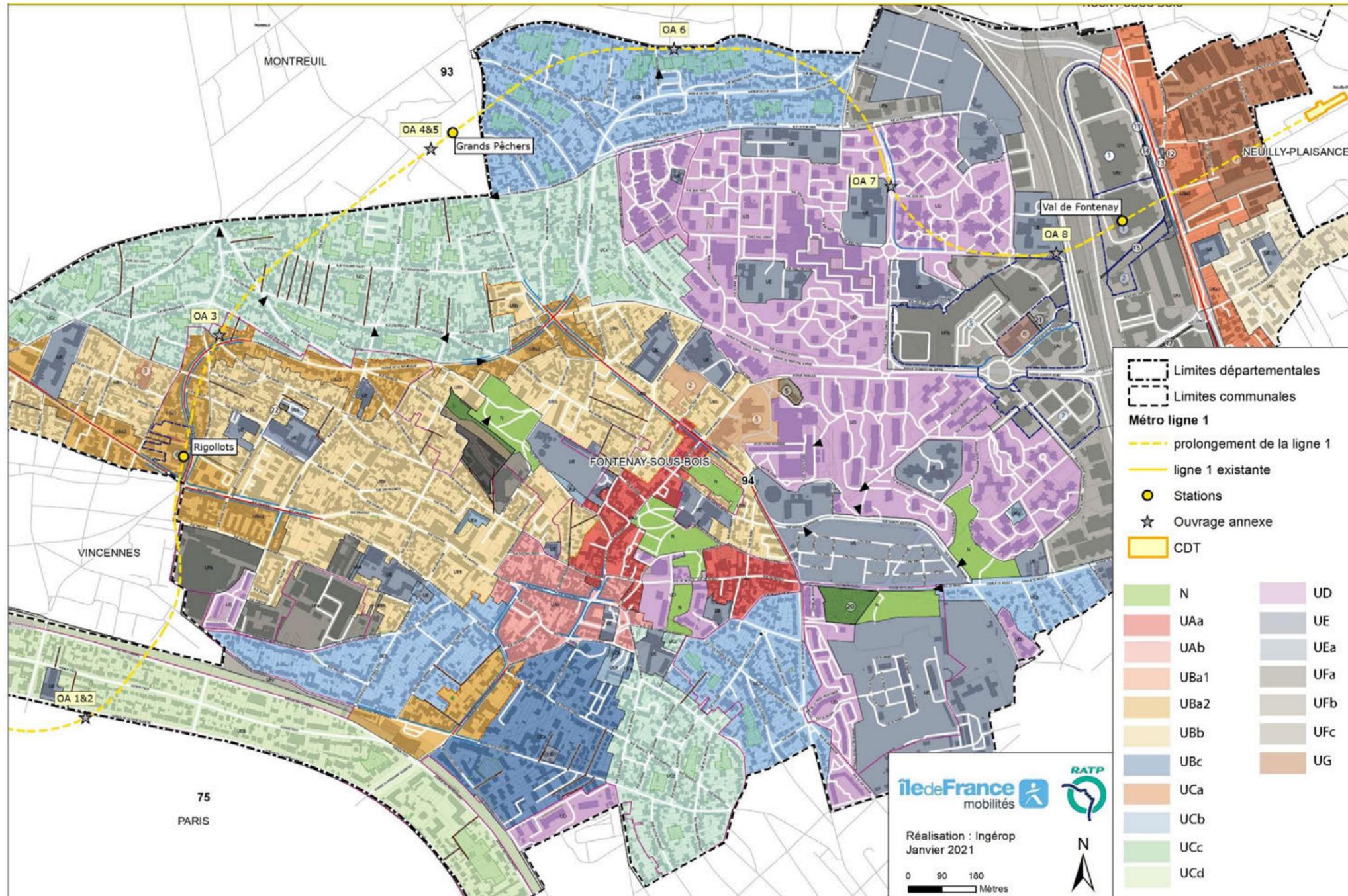


Figure 39 – Projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay au droit du plan de zonage du PLU de Fontenay-sous-Bois (source : INGEROP – 2020)

5.2.5. Emplacements réservés

Les emplacements réservés sont des espaces désignés au PLU au bénéfice d'une collectivité, de l'Etat ou d'un concessionnaire dans le but d'y réaliser un équipement public ou un projet d'intérêt général (gymnase, école, voie publique, etc.).

Le règlement dans ses annexes et dans sa partie graphique prévoit divers emplacements réservés dont certains se superposent au projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay.

EMPLACEMENTS RESERVES INTERCEPTES	LOCALISATION	DESTINATION	DESTINAT AIRE	SUPERFICIE (M ²)	COMPATIBILITE
N°13	Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny Chemin des Marais	Aménagements liés au tramway T1 – aménagement de carrefour	CD 93	270 m ²	Oui : Le prolongement du T1 et la sente piétonne entre le T1 et le pôle RER seront réalisés avant le démarrage des travaux de la Ligne 1
N°14	Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	Aménagements liés au tramway T1 – Système de transport	RATP	2 308 m ²	
N°15	Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	Aménagement du cheminement piéton – correspondance T1-RER	RATP	574 m ²	

Tableau 5 – Liste des emplacements réservés interceptés à Fontenay-sous-Bois

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec les emplacements réservés dédiés aux aménagements du tramway T1.



Figure 40 – Zoom sur les emplacements réservés à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (source : PLU Fontenay-sous-Bois)

5.2.6. Périmètres d'Attente d'un Projet d'Aménagement Global (PAPAG)

Le Code de l'urbanisme dans son article L.151-41 dispose que dans les zones urbaines ou à urbaniser, le plan local d'urbanisme peut instituer des servitudes consistant à interdire, « sous réserve d'une justification particulière », dans un périmètre qu'il délimite et « pour une durée au plus de cinq ans » dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement. Les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont toutefois autorisés.

Le projet est concerné par deux PAPAG, voir carte de zoom ci-après.

PAPAG INTERCEPTES	LOCALISATION DU PAPAG	DESTINATION	DUREE DE LA SERVITUDE ET DATE	SUPERFICIE (M ²)	COMPATIBILITE
PERIMETRE N°1	Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	Réalisation de la gare de la Ligne 15 et de la Ligne 1 Partie Nord	Jusqu'à janvier 2021	27 751 m ²	Le périmètre n°1 concerne explicitement le projet de prolongement de la Ligne 1.
PERIMETRE N°6 :	Carrefour des Rigollots	Gare des Rigollots (Ligne 1 du métro)	Jusqu'en mars 2023	11 009 m ²	Le périmètre n°6 est dédié à l'implantation de la station de la Ligne 1 Les Rigollots

Tableau 6 – Liste des PAPAG à Fontenay-sous-Bois (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

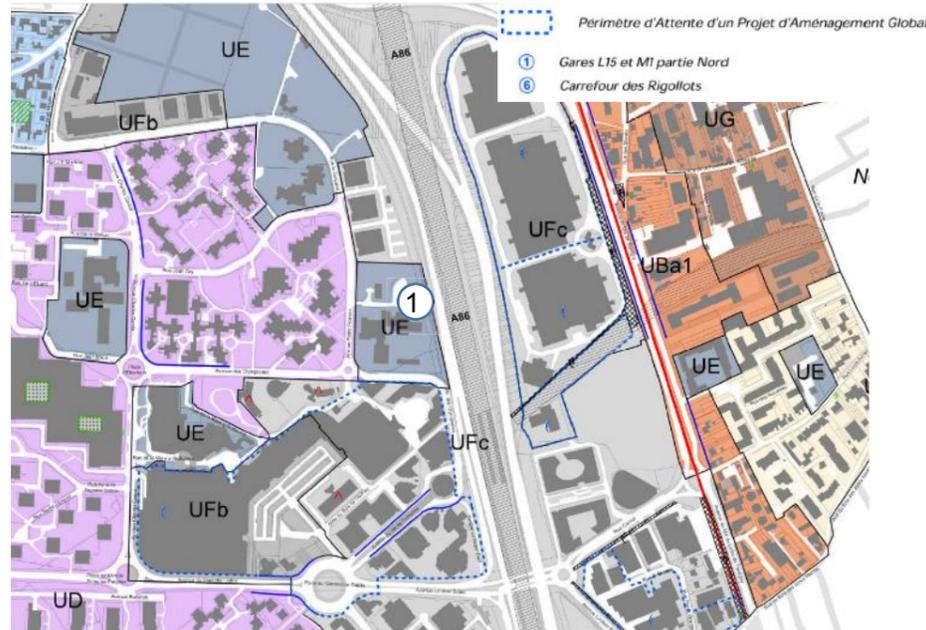


Figure 41 – Zoom sur les PAPAG à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (source : PLU Fontenay-sous-Bois)

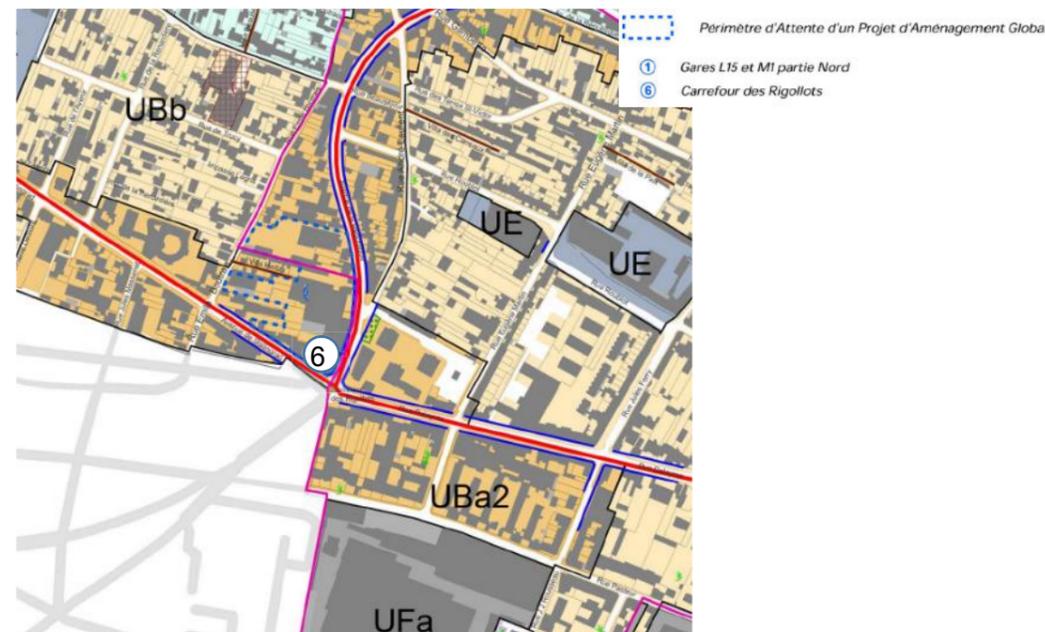


Figure 42 – Zoom sur les PAPAG à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (source : PLU Fontenay-sous-Bois)

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc compatible avec les PAPAG.

5.2.7. Autres éléments de valeur à protéger au titre du Code de l'urbanisme

+ Espaces paysagers protégés et arbres d'intérêts au titre de l'article L151-23 du Code de l'urbanisme

L'article L 151-23 du Code de l'urbanisme dispose que : « Le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation. Lorsqu'il s'agit d'espaces boisés, il est fait application du régime d'exception prévu à l'article L. 421-4 pour les coupes et abattages d'arbres.

Il peut localiser, dans les zones urbaines, les terrains cultivés et les espaces non bâtis nécessaires au maintien des continuités écologiques à protéger et inconstructibles quels que soient les équipements qui, le cas échéant, les desservent ».

Le PLU dans son plan de zonage délimite les types d'éléments suivants :

- Espaces paysagers protégés
- Arbres d'intérêt,
- Groupes d'arbres d'intérêt.

Les seuls à proximité du projet sont représentés sur la Figure 42 – Zoom sur les PAPAG à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet ci-avant, et sur le zoom ci-après, et désignés par la légende suivante :

-  Arbres d'intérêt
-  Espace paysagé protégé
-  Groupe d'arbres d'intérêt

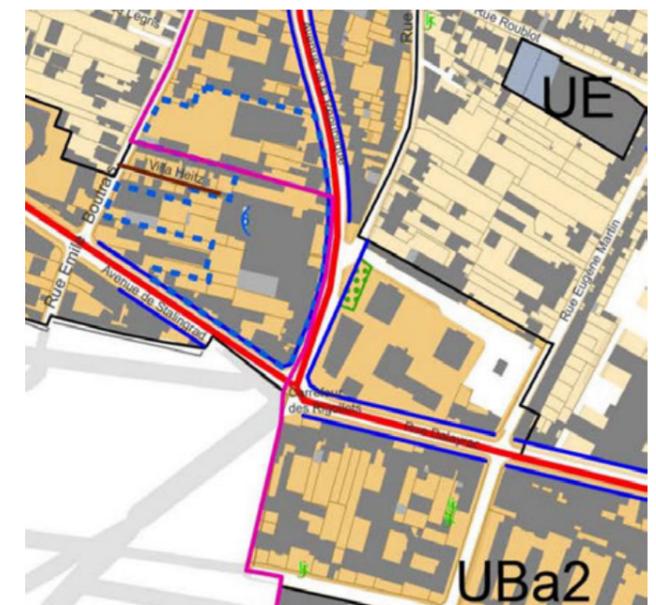


Figure 43 – Zoom sur le carrefour des Rigollots (source : PLU Fontenay-sous-Bois)

Le tracé du projet intercepte des espaces paysagers protégés ou groupes d'arbres d'intérêts mais celui-ci étant souterrain, et les stations et ouvrages annexes n'étant pas localisés au droit de tels espaces, le projet n'a pas d'impact sur les arbres, sur les groupes d'arbres d'intérêt, ou sur un espace paysager protégé.

Les règles communes applicables à toutes les zones urbaines stipulent (art. 1) que :

« Au sein des secteurs repérés au document graphique réglementaire sous la légende « Espaces paysagers protégés » sont interdites toutes les constructions et installations, à l'exception de celles autorisées à l'article 2 ».

L'article 2 autorisant sous conditions « Les constructions installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de projets de transports collectifs », le projet est compatible avec les règles communes concernant les espaces paysagers protégés.

+ Autres types de linéaires figurant au plan de zonage concernés par le projet

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du est concerné par des axes d'embellissement et de linéaire commercial, en particulier au niveau de la future station « Les Rigollots ».

Ils sont représentés sur la carte de zoom du plan de zonage présenté ci-après.

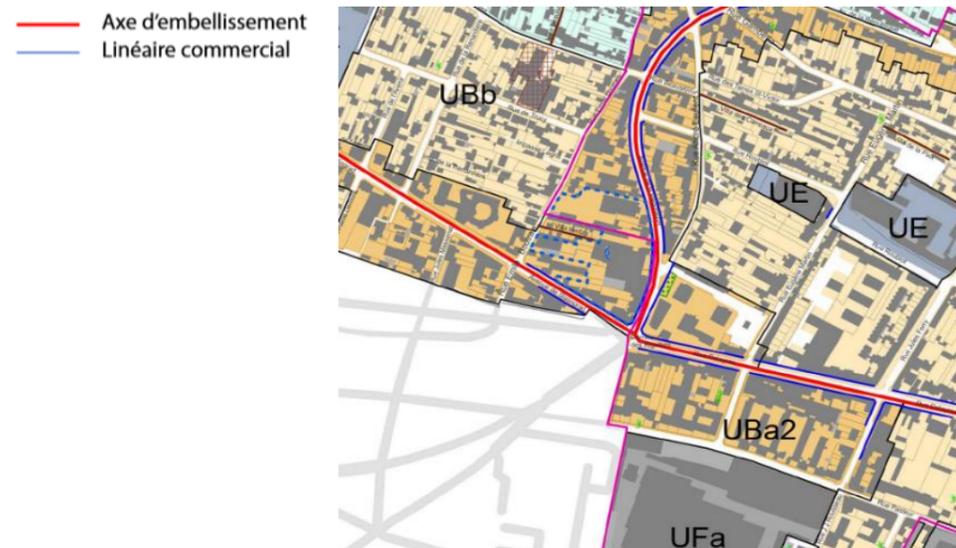


Figure 44 – Zoom sur les axes d'embellissement et/ou linéaire commercial à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

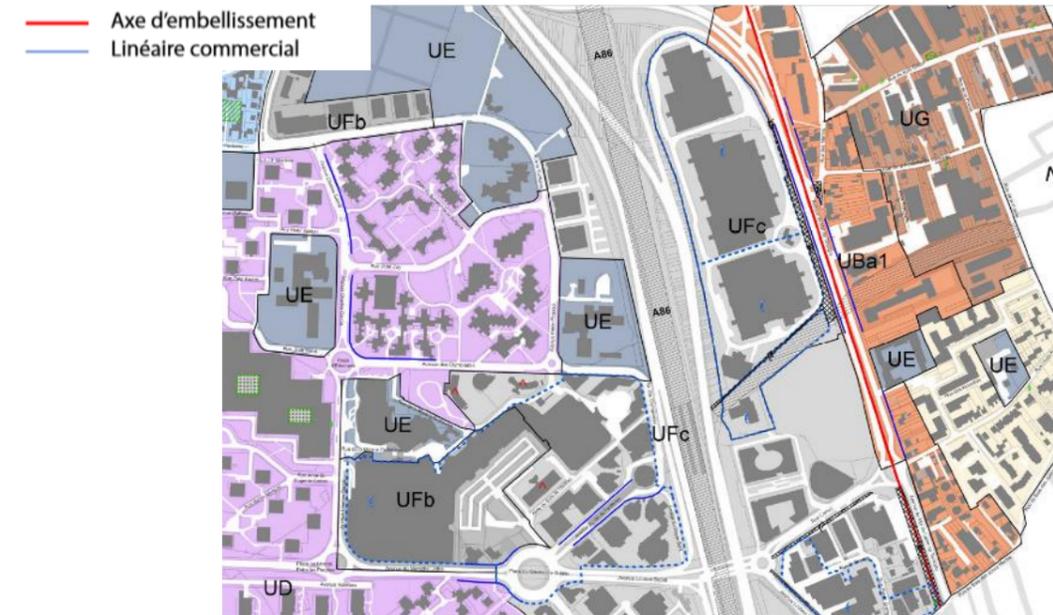


Figure 45 – Zoom sur les axes d'embellissement et/ou linéaire commercial à Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

Sur ses parties aériennes, le projet prendra en compte les obligations d'aménagement qui y sont liées :

- « En bordure des portions de voies repérées sur le plan de zonage sous la légende « Axe d'embellissement » », les constructions devront obligatoirement s'implanter à l'alignement actuel ou futur des voies publiques, des limites d'emprises publiques, ou des voies privées. ;
- En application de l'article L151-16 du Code de l'urbanisme : en bordure des portions de voies repérées au document graphique réglementaire sous la légende « Alignements commerciaux », le changement de destination des surfaces de commerce à rez-de-chaussée sur rue est interdit. Les locaux situés à rez-de-chaussée sur rue doivent, en cas de construction, de reconstruction ou de changement de destination, être destinés au commerce (à l'exception des locaux d'accès aux immeubles ainsi que leurs locaux de stockage des cycles et des déchets).

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc compatible avec les axes d'embellissement et les linéaires commerciaux sur le plan de zonage.

5.2.8. Servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique sont instituées par une autorité publique dans un but d'intérêt général, Elles constituent des limitations administratives au droit de propriété. Elles peuvent affecter directement l'utilisation des sols ou la constructibilité et sont annexées au document d'urbanisme en vigueur.



Le secteur du tracé est concerné par les servitudes suivantes :

- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électro-magnétiques ;
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des liaisons hertziennes ;
- Servitudes relatives aux chemins de fer.

Concernant, les deux premières servitudes, le projet étant principalement souterrain et avec des émergences de faible hauteur, celles-ci n'auront pas d'effet sur le projet. Pour la servitude relative aux chemins de fer, le projet devra tenir compte de ces servitudes.

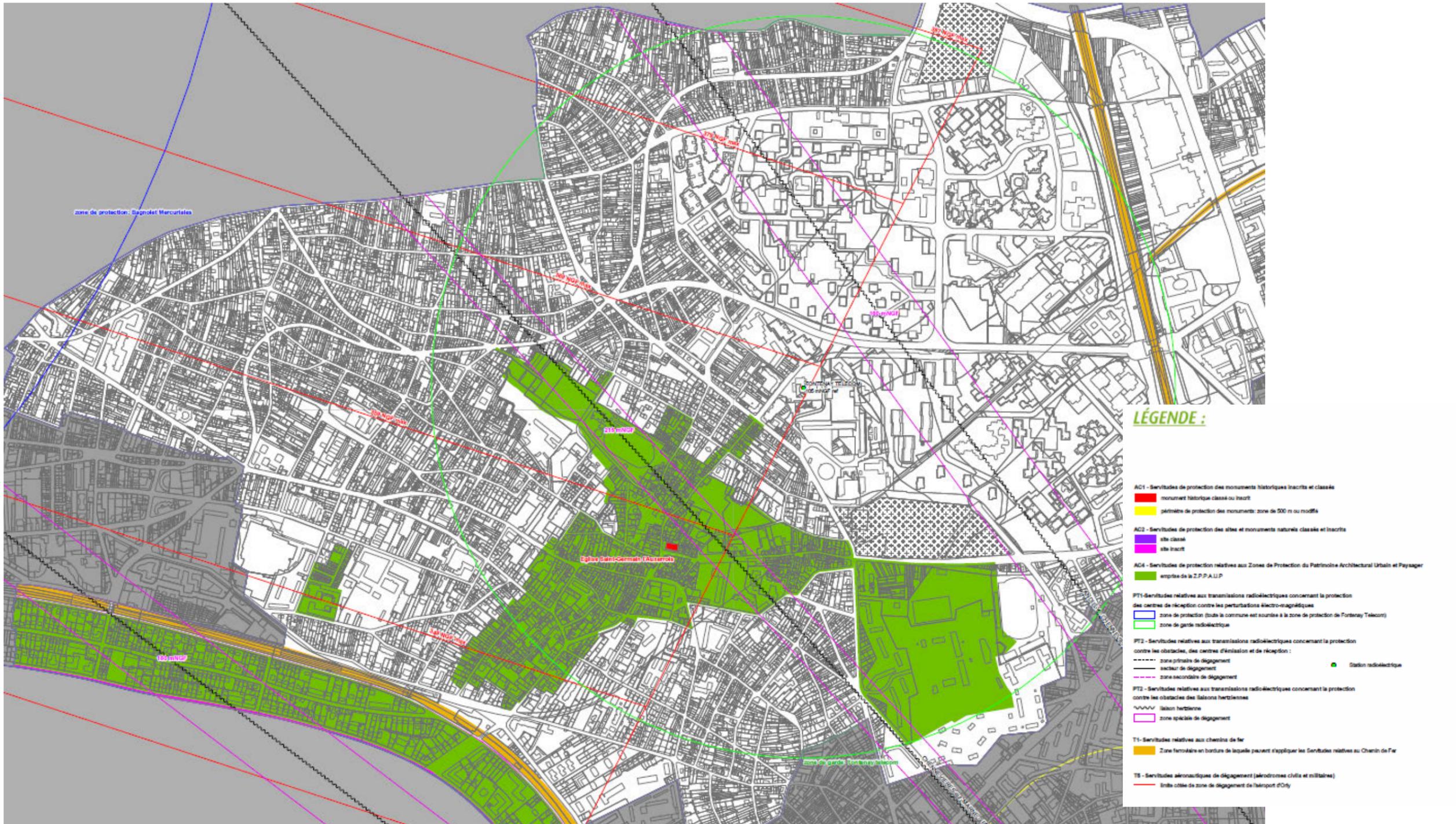


Figure 46 – Plan de servitudes d'utilité publique du PLU de Fontenay-sous-Bois

Le projet intercepte également une servitude d'utilité publique liée au patrimoine : le Site Patrimonial Remarquable (SPR) de Fontenay-sous-Bois non-représenté dans la figure précédente.

Dans le périmètre du SPR, les travaux affectant les « parties extérieures des immeubles bâtis, y compris du second œuvre, des immeubles non bâtis » (Code du patrimoine : L.632-1) sont donc soumis à une autorisation préalable lorsque l'ABF a donné son accord, le cas échéant assorti de prescriptions motivées auxquelles le demandeur doit se conformer (L.632-2) ;

Seules les parties en émergences seront soumises à cette autorisation spéciale, les secteurs en souterrain n'ayant pas d'incidence sur le bâti.

Le projet intercepte le SPR de Fontenay-sous-Bois sur trois secteurs :

- En limite du Bois de Vincennes, dans le secteur AP2a correspondant à l'aire pavillonnaire et avec l'identification de villas ou de maisons bourgeoises; **Sur ce secteur, le projet étant souterrain, il n'y aura pas d'impact sur du bâti situé dans le SPR.**

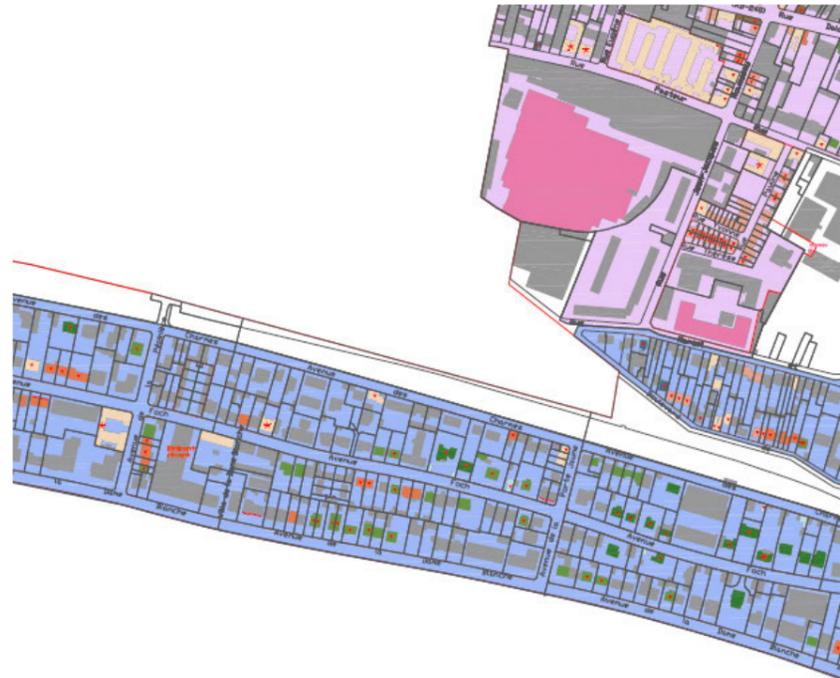


Figure 47 – Extrait du plan du SPR de Fontenay-sous-Bois au niveau des franges du Bois de Vincennes (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

- Au niveau du quartier des Rigollots, dans le secteur AP1c correspondant à « la ville du tournant du XXe siècle » sont identifiés des « immeuble de ville classique 19e-20e » et « immeuble de rapport 19e-20e ».

La station Les Rigollots sera implantée sur des emprises foncière situées dans le SPR dont certaines abritent des constructions repérées. Pour ces emprises, les prescriptions correspondent à celles du chapitre relatif au bâti urbain ; en outre, les démolitions y sont interdites.

L'Eglise Sainte-Marguerite, identifiée comme construction remarquable n'est pas concernée.

Pour les autres emprises ne faisant pas l'objet de protection particulière, les dispositions de l'aire patrimoniale AP1c (« la ville du tournant du XXe siècle ») s'appliquent.

Par conséquent, afin de pouvoir réaliser la station, une modification des dispositions du SPR annexée au PLU sera réalisée selon la procédure réglementaire qui lui est propre.



Figure 48 – Extrait du plan du SPR de Fontenay-sous-Bois au niveau de la future station Les Rigollots (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

- Le long de l'avenue de la République, le projet étant en souterrain, il n'y aura pas d'impact sur le bâti situé dans le SPR. Au carrefour avec la rue Gambetta, l'ouvrage OA3 Gambetta (ventilation au sol et accès au sous-sol) sera réalisé au sol, dans un secteur ne faisant l'objet d'aucune identification particulière et **les dispositions de l'aire patrimoniale AP1c (« la ville du tournant du XXe siècle ») s'appliquent.**



1.

Figure 49 – Extrait du plan du SPR de Fontenay-sous-Bois au niveau du futur OA3 (source : PLU de Fontenay-sous-Bois)

Le projet est situé dans un SPR et vient sur des parcelles où sont identifiés des éléments bâtis patrimoniaux. Une modification des dispositions du SPR se révèle donc nécessaire pour réaliser le projet. Elle sera organisée selon la procédure qui lui est propre issue du Code du patrimoine.

5.3. INCIDENCES DU PROJET SUR LE PLU DE FONTENAY-SOUS-BOIS

Aucune modification du PLU de Fontenay-sous-Bois n'est nécessaire.

Les autres dispositions sont compatibles avec le projet.



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



6. Commune de Montreuil



6.1. MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI D'EST ENSEMBLE

6.1.1. Présentation de la commune et du PLUi

La commune de Montreuil se situe dans le département de la Seine-Saint-Denis (93), à l'Est de Paris. La commune recouvre un territoire de 8,92 km².

Elle est située dans le périmètre de à l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble, dont le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) a été approuvé le 4 février 2020 et est opposable depuis le 27 mars 2020.

Le PLUi d'Est Ensemble se compose des éléments suivants :

- Rapport de présentation ;
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- Règlement : Pièces écrites et document graphique ;
- Annexes.

6.1.2. Localisation du projet dans la commune

Le territoire de la commune de Montreuil est concerné par la réalisation des aménagements suivants :

- Section courante du tunnel en souterrain ;
- Création de la station « Grands Pêcheurs » ;
- Création de trois ouvrages annexes :
 - « OA4 Grands Pêcheurs » : il s'agit d'un ouvrage de ventilation ;
 - « OA5 Grands Pêcheurs » : il s'agit d'un poste de redressement ;
 - « OA6 Pierre Curie » : il s'agit d'un ouvrage de ventilation, un accès secours et d'un poste force.

Parmi ces ouvrages, la station « Grands Pêcheurs » et l'OA5 ont des parties émergentes, les autres sont soit en souterrain et sans impact en surface (tunnel), soit constitués d'une simple grille au sol (OA4 et OA6).

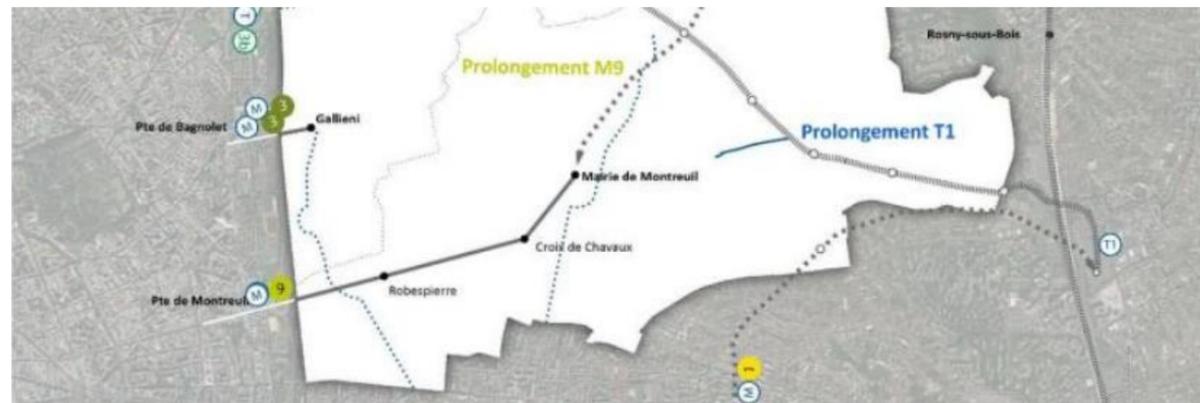


Figure 50 – Détail du PGT entre Les Rigollots et Grands Pêcheurs sur la commune de Montreuil (source RATP / INGEROP - 2020)

6.2. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLUI D'EST ENSEMBLE

6.2.1. Rapport de présentation (pièce 2.1 Diagnostic)

Le rapport de présentation du PLUi d'Est Ensemble prend en compte, dans sa partie relative au diagnostic territorial au chapitre spécifique à l'« Analyse des mobilités et des infrastructures de transport et de mobilités actives », le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay comme étant un projet de transports collectifs inscrit au Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France « mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique ».



Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique ou d'une déclaration de projet ; prolongement M1 et M9*

Figure 51 – Extrait de la carte de l'offre de transport actuelle et future du diagnostic du rapport de présentation du PLUi d'Est Ensemble

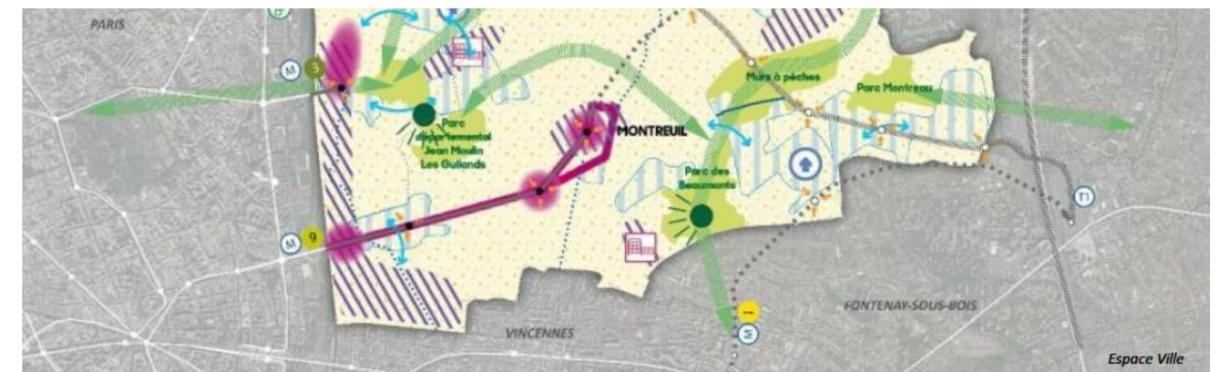
Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec le rapport de présentation du PLUi d'Est Ensemble.

6.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Les trois axes du PADD du PLUi d'Est Ensemble sont les suivants :

- « Vers une ville renaturée et de qualité pour tous » ;
- « L'humain et le vivre ensemble au cœur du projet » ;
- « L'héritage, la résilience et la transition écologique comme moteurs d'une évolution maîtrisée ».

Le projet de prolongement de la Ligne 1 apparaît sur les cartographies schématiques de ces 3 axes. Il est également explicitement mentionné dans le cadre de la déclinaison thématique « Favoriser à court et moyen termes l'amélioration et la création de transports collectifs » du premier axe où il est écrit : « Développer des transports collectifs structurants ([...] prolongement des métros 11, 1 et 9) ».



Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore faire l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

Figure 52 – Extrait de la carte de l'OAP « Vers une ville renaturée et de qualité pour tous » (source : PLUi d'Est Ensemble)



Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore faire l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

Figure 53 – Extrait de la carte de l'OAP « L'humain et le vivre ensemble au cœur du projet » (source : PLUi d'Est Ensemble)



Figure 54 – Extrait de la carte de l'OAP « L'héritage la résilience et la transition écologique comme moteurs d'une évolution maîtrisée » (source : PLUi d'Est Ensemble)

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc compatible avec le PADD du PLUi d'Est Ensemble.

6.2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Conformément aux articles L.151-6 à L.151-7 du Code de l'urbanisme en vigueur, le PLU peut comporter des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Ces orientations peuvent, en cohérence avec le PADD, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre pour « mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ».

Selon l'article L.152-1 du Code de l'urbanisme, les OAP s'imposent aux futures opérations d'aménagement réalisées sur la commune, elles sont opposables en termes de compatibilité à « tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées », d'initiative publique ou privée.

Les OAP sont déclinées en « OAP thématiques », « OAP territoires » et « OAP sectorielles », respectivement en nombre de 5, 3 et 22.

- Dans le cadre du document « OAP thématiques », le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est considéré comme projet en développement sur la période 2025-2030 et comme projet existant à horizon 2030.

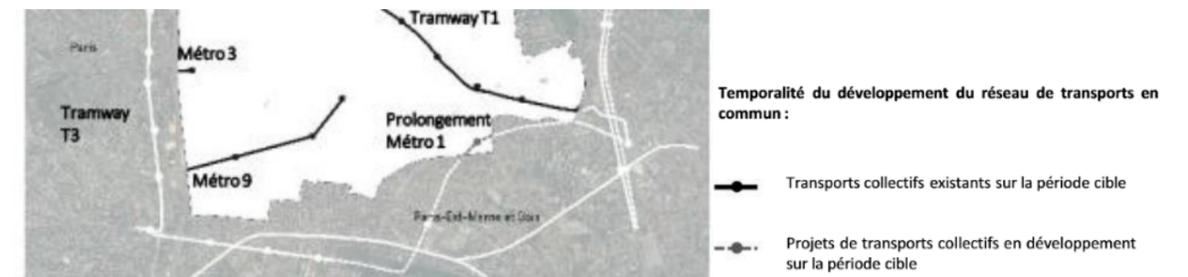


Figure 55 – Extrait du document « OAP thématiques » présentant le développement du réseau de transports en commun sur la période 2025-2030 (source : PLUi d'Est Ensemble)

- Dans le cadre du document « OAP territoires », le tracé schématique du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est inscrit au droit du territoire « Parc des hauteurs ».

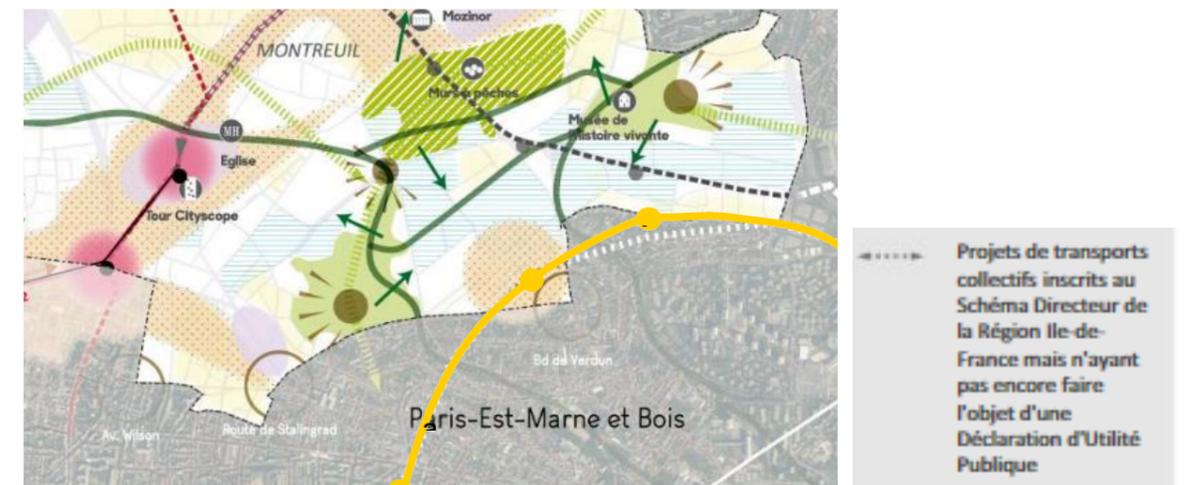


Figure 56 – Extrait du document « OAP territoires », territoire « Parc des Hauteurs » (source : PLUi d'Est Ensemble)

- Dans le cadre du document « OAP sectorielles », le tracé du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay se situe en limite Sud-Est de l'OAP sectorielle communale des « Morillons ». La Ligne 1 du métro étant souterraine sur ce secteur, le projet de prolongement est compatible avec les orientations de cette OAP Morillons.

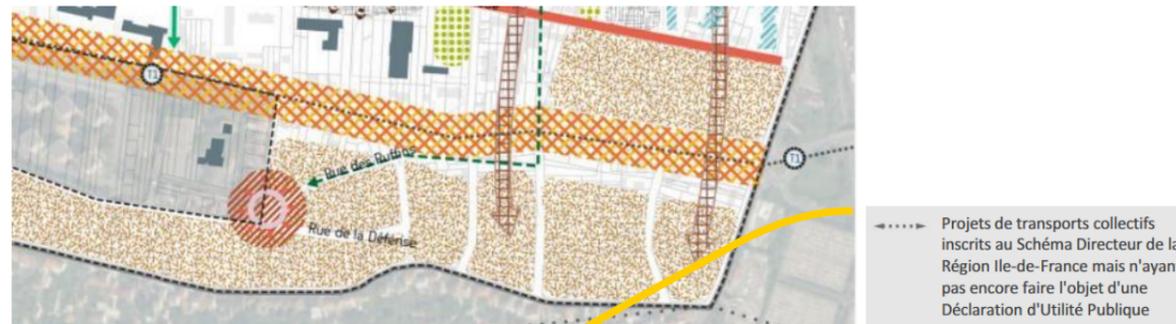


Figure 57 – Extrait du document « OAP territoires », territoire « Parc des Hauteurs » (source : PLUi d'Est Ensemble)

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc compatible avec les OAP du PLUi d'Est Ensemble.

6.2.4. Règlement

Le tracé du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay traverse la commune de Montreuil au droit de terrains classés en zone UH.

Les dispositions communes à toutes les zones précisent que les dispositions du règlement du PLUi d'Est Ensemble ne s'applique pas aux « ouvrages techniques » « sous réserve d'une intégration satisfaisante ». Ces ouvrages techniques peuvent notamment être des « constructions et installations nécessaires au fonctionnement du réseau de transport public ».

Ainsi, les constructions et installations nécessaires au fonctionnement du réseau de transport public sont autorisées dans les dispositions communes à toutes les zones.

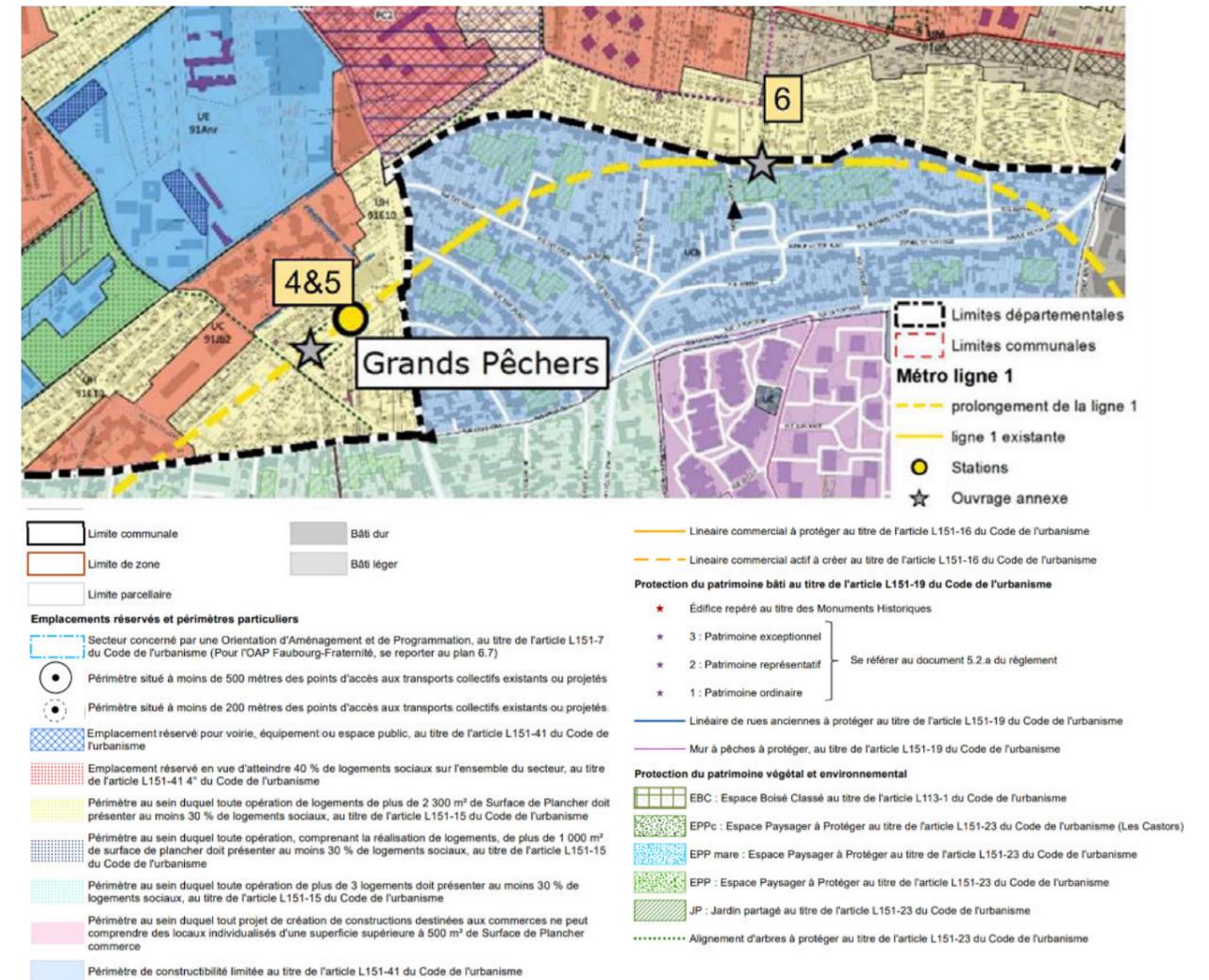


Figure 58 – Projet de prolongement de la Ligne 1 localisé sur un extrait du plan de zonage au droit de Montreuil (source : PLUi d'Est Ensemble)

III DISPOSITIONS COMMUNES EN TOUTES ZONES

1. Dispositions écrites :

i. Dispositions relatives aux ouvrages techniques

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 ;
- Aux constructions et installations nécessaires au fonctionnement du Réseau de transport d'électricité (RTE) ;
- Aux constructions et installations nécessaires au fonctionnement du réseau d'eau potable ;
- Aux affouillements et exhaussements de sol, nécessaires à ces *ouvrages techniques*, à condition que leur réalisation :
 - participe à l'amélioration de l'environnement et de l'aspect paysager,
 - et / ou qu'ils soient rendus nécessaires pour la recherche ou la mise en valeur d'un site ou de ses vestiges archéologiques,
 - et / ou pour des raisons fonctionnelles (travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public) ou de raccordement aux réseaux (aménagements hydrauliques, électricité, eau potable, etc.).

Figure 59 – Extrait du document règlement du PLUi d'Est Ensemble, III Dispositions communes en toutes zones (source : PLUi d'Est Ensemble)

Par ailleurs, le dictionnaire du PLUi définit les « *Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées* » comme pouvant être des « *constructions techniques conçues spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains* ».

Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés	
<p>La sous-destination « locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés » recouvre les constructions des équipements collectifs de nature technique ou industrielle. Cette sous-destination comprend notamment les constructions techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, les constructions techniques conçues spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains, les constructions industrielles concourant à la production d'énergie.</p>	<p>Inclut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Equipements d'intérêt collectif nécessaires à certains services publics (fourrières automobiles, dépôts de transports en commun, stations d'épuration, etc.). • Constructions permettant la production d'énergie reversée dans les réseaux publics de distribution et de transport d'énergie, locaux techniques nécessaires comme les transformateurs électriques, etc.

Figure 60 – Extrait du règlement du PLUi d'Est Ensemble, Dictionnaire du PLUi (source : PLUi d'Est Ensemble)

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc compatible avec le règlement du PLUi d'Est Ensemble.

6.2.5. Emplacements réservés

Les emplacements réservés sont des espaces désignés au PLU au bénéfice d'une collectivité, de l'Etat ou d'un concessionnaire dans le but d'y réaliser un équipement public ou un projet d'intérêt général (gymnase, école, voie publique, etc.).

Les emplacements réservés du PLUi d'Est Ensemble n'interceptent pas le tracé du prolongement de la Ligne 1 du métro.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay n'a pas d'effet sur les emplacements réservés.

6.2.6. Eléments de valeur à protéger au titre du Code de l'urbanisme

L'article L 151-23 du Code de l'urbanisme dispose que : « *Le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation. Lorsqu'il s'agit d'espaces boisés, il est fait application du régime d'exception prévu à l'article L. 421-4 pour les coupes et abattages d'arbres.*

Il peut localiser, dans les zones urbaines, les terrains cultivés et les espaces non bâtis nécessaires au maintien des continuités écologiques à protéger et inconstructibles quels que soient les équipements qui, le cas échéant, les desservent. »

Les éléments de valeur à protéger du PLUi d'Est Ensemble sont représentés sur la carte du plan de zonage présenté ci-avant et désignés par la légende suivante :

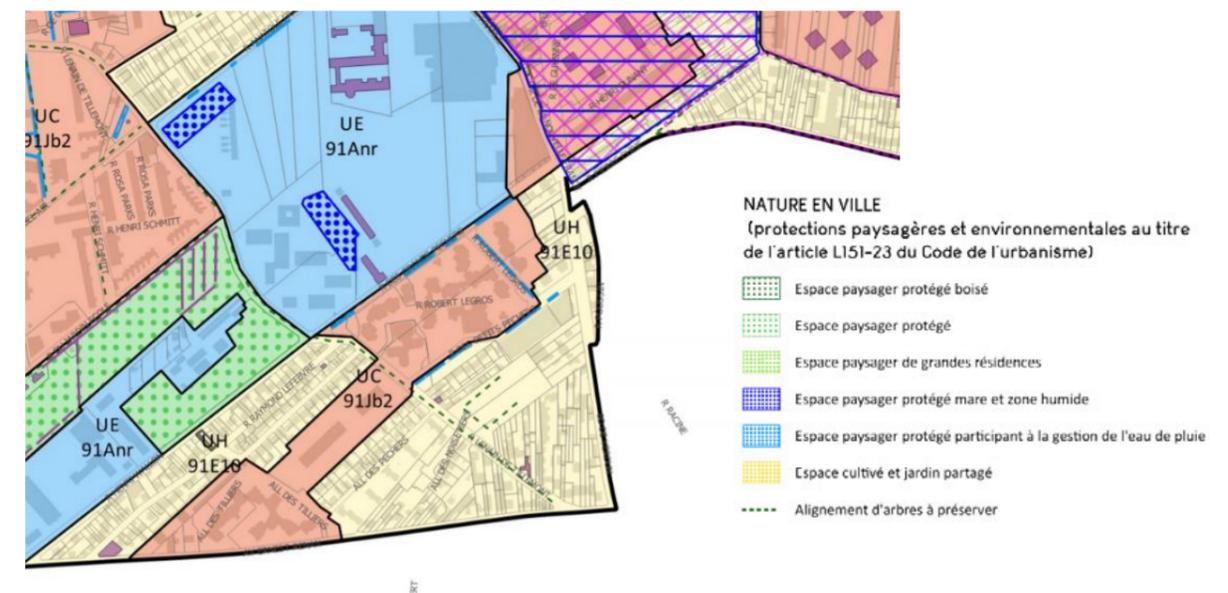


Figure 61 – Zoom sur le plan de zonage d'Est Ensemble concerné par le projet (source : PLUi d'Est Ensemble)



Le tracé du projet de prolongement de la Ligne 1 est concerné par des éléments de protections paysagères et environnementales au titre de l'article L151-23 du Code de l'Urbanisme :

- Des espaces paysagers protégés participant à la gestion de l'eau de pluie ;
- Des alignements d'arbres à préserver.

Les emprises chantier de la future station « Grands Pêcheurs » sont localisées au droit d'alignements d'arbres à préserver. Le règlement indique à propos de ces alignements d'arbres :

« Des alignements d'arbres sont identifiés au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme. Ces alignements d'arbres doivent être conservés. Pour des raisons phytosanitaires avérées, en cas de travaux et/ou pour les besoins de projets de construction nécessitant des abattages d'arbres, des dérogations limitées pourront être accordées ».

Ainsi les demandes de dérogations nécessaires seront faites dans le cadre du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay et des mesures pour rétablir ces alignements d'arbres seront mises en œuvre. Il n'est donc pas nécessaire de mettre en compatibilité le plan de zonage ou le règlement sur ce point.

6.2.7. Servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique sont instituées par une autorité publique dans un but d'intérêt général. Elles constituent des limitations administratives au droit de propriété. Elles peuvent affecter directement l'utilisation des sols ou la constructibilité et sont annexées au document d'urbanisme en vigueur.

Le secteur du tracé est concerné par :

- Une servitude d'alignement qui ne recoupe cependant pas l'emprise de la station Grands Pêcheurs. Elle n'aura donc pas d'effet sur le projet.
- Le plan de prévention des risques naturels des mouvements de terrain dont le projet devra tenir compte pour la réalisation de la station Grands Pêcheurs.

6.3. INCIDENCES DU PROJET SUR LE PLUI D'EST ENSEMBLE

Aucune modification du PLUi d'Est Ensemble n'est nécessaire.

Les autres dispositions sont compatibles avec le projet.



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



7. Commune de Neuilly-Plaisance



7.1. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE NEUILLY-PLAISANCE

7.1.1. Présentation de la commune et du PLU

La commune de Neuilly-Plaisance se situe dans le département de la Seine-Saint-Denis (93), à l'est de Paris. La commune recouvre un territoire de 3,42 km².

La commune de Neuilly-Plaisance dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé par délibération de Conseil municipal en date 26 septembre 2017.

Le PLU de Neuilly-Plaisance n'ayant pas fait l'objet de révision ou de modification le document pris en compte pour cette procédure est donc le PLU approuvé le 26 septembre 2017, actuellement opposable.

Le PLU de Neuilly-Plaisance se compose des éléments suivants :

- Rapport de présentation ;
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- Règlement ;
- Annexes.

7.1.2. Localisation du projet dans la commune

Le territoire de la commune de Neuilly-Plaisance est concerné par la réalisation des aménagements suivants :

- Section courante du tunnel en souterrain pour l'arrière-gare de Val de Fontenay ;
- Création du futur Centre de Dépannage des Trains (CDT).

Parmi ces aménagements, seul le CDT possèdera une partie émergente, les autres sont souterrains.

Il faut également noter qu'en phase travaux, Neuilly-Plaisance accueillera également le puits d'attaque du tunnelier situé en arrière-gare de Val de Fontenay, sur le même ouvrage que le CDT.

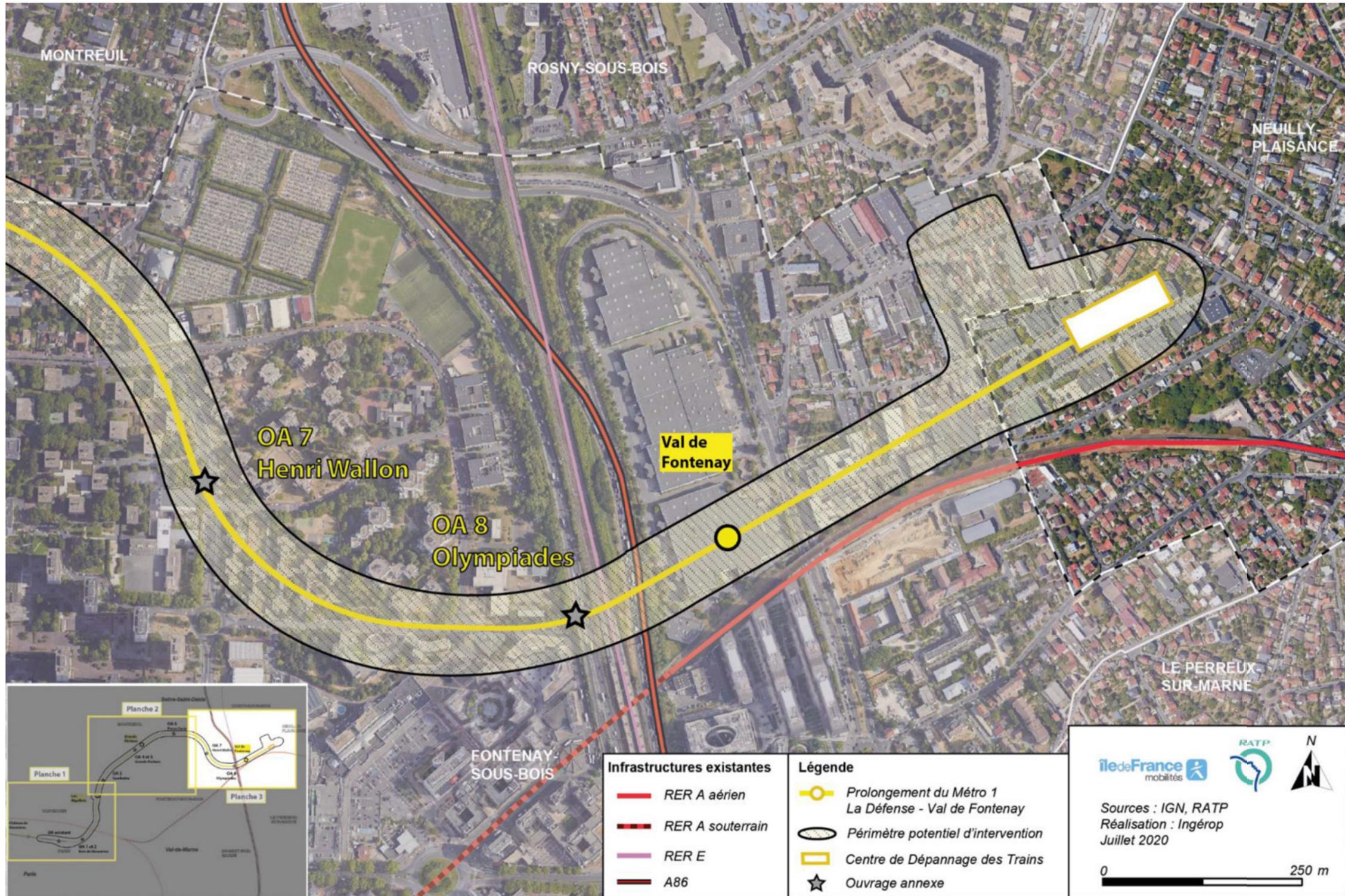


Figure 62 – Détail du PGT entre Grands Pêcheurs et le CDT sur la commune de Neuilly-Plaisance (source RATP / INGEROP - 2020)

7.2. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE NEUILLY-PLAISANCE

7.2.1. Rapport de présentation (pièce 1.a. Diagnostic)

Le rapport de présentation dans sa partie diagnostic mentionne le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay dans son chapitre spécifique : « Des projets de transports en commun structurants supra-communaux ».

Il est mentionné : « Une réflexion est actuellement en cours pour mettre en œuvre le prolongement de la ligne 1 vers l'Est jusqu'à la station Val de Fontenay, avec la création de trois nouvelles stations. Trois options sont à l'étude. Le projet devrait voir le jour avant 2030 ».

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est compatible avec le rapport de présentation du PLU de Neuilly-Plaisance.

7.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD, pièce 2.)

Les trois axes du PADD du PLU de Neuilly-Plaisance sont les suivants :

- Axe 1 : Réaffirmer le socle naturel et bâti comme support de la qualité du cadre de vie ;
- Axe 2 : Prendre en compte les besoins de chacun, pour une ville à portée de main ;
- Axe 3 : Renforcer les dynamiques de projets communaux, dans un contexte supra-territorial affirmé.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 n'est pas mentionné dans les orientations du PADD.

Toutefois, parmi les orientations du PADD du PLU de Neuilly-Plaisance, le projet est concerné, comme tout le reste du territoire communal, par le sous-objectif 1.3.3 : « S'inscrire dans la transition énergétique en maîtrisant les consommations et en favorisant le développement de nouvelles sources d'énergies » où il est notamment question d'« encourager le développement d'une mobilité durable en s'appuyant sur les projets de transports en commun et le développement des liaisons douces ».

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay étant un projet de transports en commun, il est donc compatible avec le PADD du PLU de Neuilly-Plaisance.

7.2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP, pièce 3)

Les OAP du PLU de Neuilly-Plaisance sont les suivantes :

- OAP 1 : Vers l'affirmation d'un axe stratégique aux ambiances différenciées ;
- OAP 2 : Pour une centralité sud confortée autour d'un projet de renouvellement ambitieux ;
- OAP thématique : Trame Verte et Bleue.

Le tracé du projet de prolongement de la Ligne 1 est concerné par l'orientation d'aménagement thématique relative à la trame verte et bleue, et plus précisément l'orientation « préserver les cœurs d'îlot ».



Figure 63 – Extrait de la carte OAP thématique Trame Verte et Bleue (source : PLU de Neuilly-Plaisance)

Pour autant le projet de prolongement de la Ligne 1, notamment au niveau de l'arrière-gare de Val de Fontenay, tant dans sa phase chantier que dans sa phase définitive, n'a pas d'impact sur les cœurs d'îlots et ne remet donc pas en cause cette orientation et les aménagements qui seront réalisés seront conformes aux dispositions réglementaires.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc compatible avec les OAP du PLU de Neuilly-Plaisance.

7.2.4. Règlement (pièce 4.)

+ Dispositions communes à toutes les zones

Les dispositions communes à toutes les zones renvoient aux dispositions spécifiques dans le règlement de chacune des zones concernant son article 1 « *Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités* » et son article 3 « *Volumétrie et implantation des constructions* ». Les autres dispositions communes ne concernent pas le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay

+ Dispositions par zones

Le projet s'inscrit en zone UA. Selon l'article UA1.2, sont notamment autorisées sous conditions :

- « *Les affouillements et exhaussements des sols nécessitant une autorisation, à condition que leur réalisation soit liée aux usages et affectations autorisés dans la zone, qu'ils contribuent à l'amélioration de l'environnement ou de l'aspect paysagers ou qu'ils soient rendus nécessaires pour des raisons fonctionnelles ou de raccordement réseaux* ».

Par ailleurs, il est précisé dans le règlement de la zone UA que :

- « *L'emprise au sol des constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et de services publics n'est pas réglementée* » ;
- « *L'implantation des constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et de services publics par rapport aux voies et emprises publiques n'est pas réglementée* » ;
- « *La distance comptée horizontalement en tout point de constructions non contiguës à destination d'équipements d'intérêt collectif et de services publics et/ou d'annexe n'est pas réglementée* ».

Les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de projets de transports collectifs n'étant pas explicitement autorisés dans la zone UA, le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone UA. Il convient de modifier le règlement de la zone afin d'autoriser le projet. Par ailleurs, il convient de préciser que les projets de transports en commun font partie des « équipements d'intérêt collectif et de services publics ».

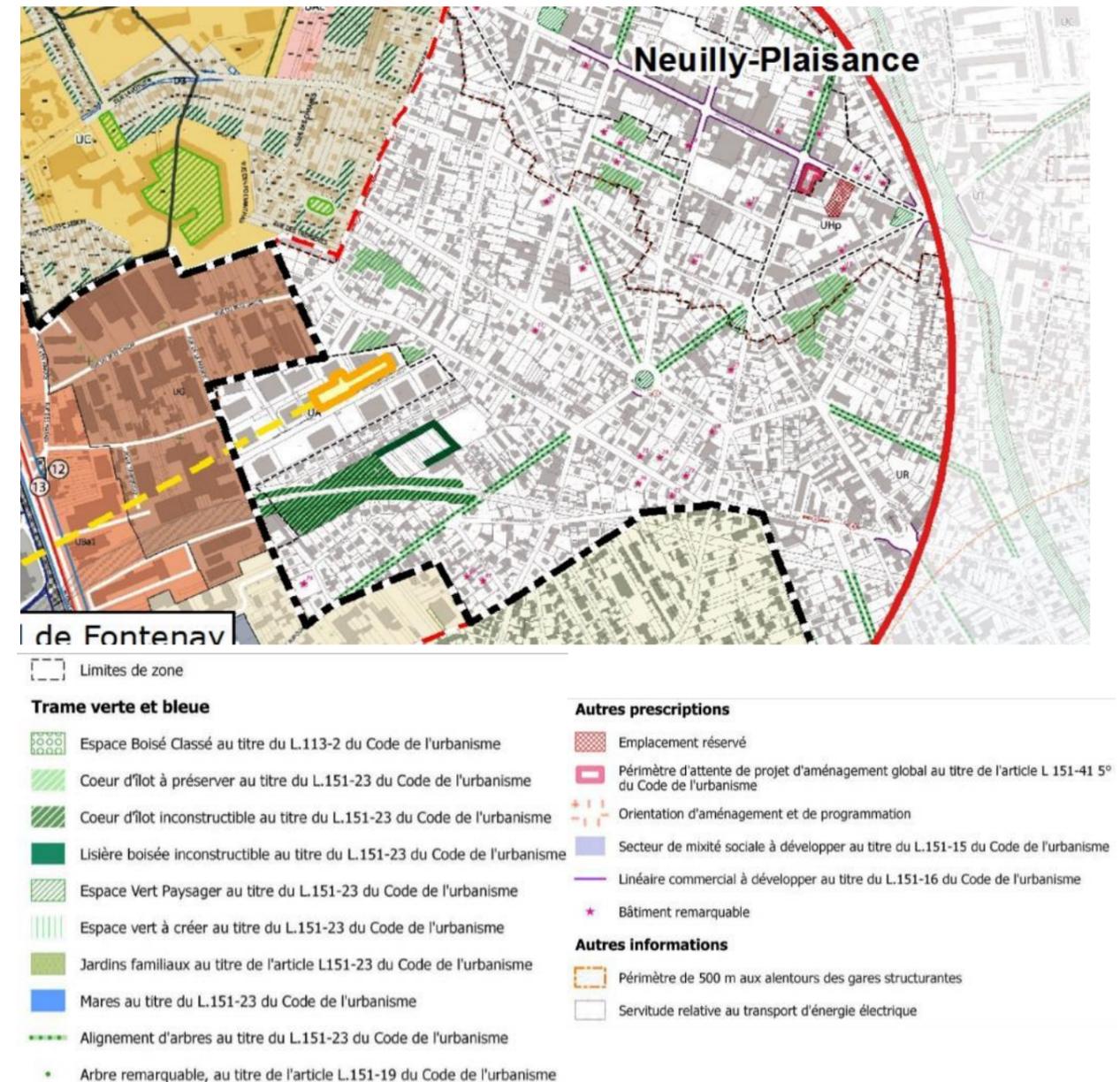


Figure 64 – Projet de prolongement de la Ligne 1 localisé sur un extrait du plan de zonage au droit de Neuilly-Plaisance (source : PLU de Neuilly-Plaisance)

7.2.5. Emplacements réservés

Les emplacements réservés sont des espaces désignés au PLU au bénéfice d'une collectivité, de l'Etat ou d'un concessionnaire dans le but d'y réaliser un équipement public ou un projet d'intérêt général (gymnase, école, voie publique, etc.).

Les emplacements réservés du PLU de Neuilly-Plaisance n'interceptent pas le tracé du prolongement de la Ligne 1 du métro.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay n'a pas d'effet sur les emplacements réservés.

7.2.6. Eléments de valeur à protéger au titre du Code de l'urbanisme

L'article L.151-19 du Code de l'urbanisme indique que : « Le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation. »

La protection peut s'appliquer à des espaces boisés, prairies, berges, zones humides, quartiers, ensembles homogènes, bâtiments militaires, religieux mais également des fermes, bâtiments à usage artisanal ou industriel, villas d'un type architectural particulier. Les éléments plus ponctuels sont également protégeables avec les arbres, haie, trame végétale, mare, chemin, muret, clôtures, terrasse, statue, fontaine, ancienne cheminée, espace public, vestiges archéologiques, façades, éléments de modénature, etc. mais non les intérieurs.

Les prescriptions du règlements associées à ces espaces à protéger sont les suivantes :

Dispositions communes du règlement, Article 5.5 : « Les cœurs d'îlots au sein du tissu urbanisé doivent maintenir le caractère écologique et paysager. Seul 50% de la superficie d'une unité foncière d'un cœur d'îlot repéré au document graphique pourra faire l'objet d'un projet de construction. Le projet devra tenir compte de la continuité des espaces verts avec les unités parcellaires voisines de manière à assurer un ensemble végétalisé cohérent d'un seul tenant ».

Les emprises travaux et définitives du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay ne seront pas implantées dans ces espaces, leur caractère écologique et paysager ne sera donc pas dégradé. Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est donc compatible avec les cœurs d'îlots.

7.2.7. Servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique sont instituées par une autorité publique dans un but d'intérêt général. Elles constituent des limitations administratives au droit de propriété. Elles peuvent affecter directement l'utilisation des sols ou la constructibilité et sont annexées au document d'urbanisme en vigueur.

Le secteur du projet est situé à proximité d'une servitude liée à des lignes électriques souterraines.

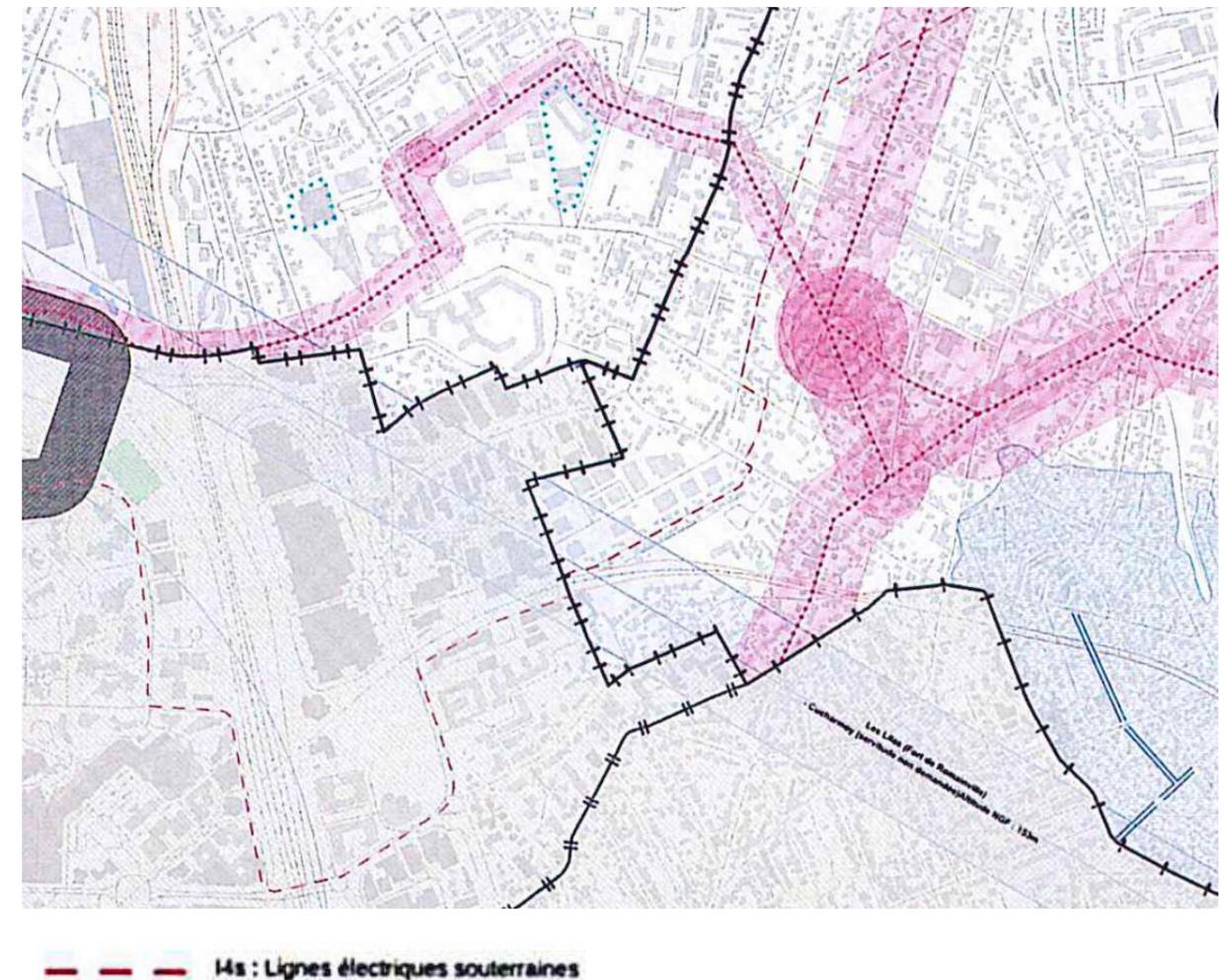


Figure 65 – Extrait du plan de servitudes d'utilité publique du PLU de Neuilly-Plaisance au niveau du futur CDT (source : PLU de Neuilly-Plaisance)

L'emprise du CDT ne recoupe pas cette servitude, elle n'aura donc pas d'effet sur le projet.



7.3. INCIDENCES DU PROJET SUR LE PLU DE NEUILLY-PLAISANCE

Afin de rendre compatible le PLU de Neuilly-Plaisance avec le projet, il convient de :

- Ajouter la définition des « équipements d'intérêt collectif et de services publics » dans la partie « *Définitions et précisions sur l'application des règles* » ;
- Modifier le règlement de la zone UA afin d'autoriser le projet et ses aménagements connexes.

Les autres dispositions sont compatibles avec le projet.



7.4. PRESENTATION DES MODIFICATIONS DU PLU

7.4.1. Règlement dans la partie relative aux « Définitions et précisions sur l'application des règles »

Il faut ajouter la définition des « équipements d'intérêt collectif et de services publics » pour expliquer que les transports publics en font partie.

Avant mise en compatibilité

Construction principale (ou bâtiment principal)

Par opposition aux annexes, il s'agit de la construction ou du bâtiment qui présente le volume principal et abrite la destination majoritaire (habitat, commerce, bureau, industrie...).

Consommation conventionnelle d'énergie primaire (CEP)

La performance énergétique d'un bâtiment est caractérisée par le coefficient de consommation d'énergie primaire (CEP) incluant les consommations pour le chauffage, l'eau chaude sanitaire (ECS), la ventilation et les auxiliaires, la climatisation et l'éclairage. Il est exprimé en kWh/m²/an (kilowatt-heure d'énergie primaire par m² et par an).

L'énergie primaire mesure le prélèvement sur la ressource naturelle (c'est-à-dire l'environnement), que l'on effectue pour produire de l'énergie finale (celle que l'on utilise). Entre les deux, il y a un ensemble de transformations pour convertir l'énergie d'une forme à une autre avec un coefficient de transformation. Ce coefficient de transformation en énergie primaire est de 2,58 pour l'électricité, et de 1,00 pour le fuel, le gaz et le bois.

Egout du toit

L'égout d'un toit ou d'un pan de toiture est constitué d'une ou plusieurs lignes où se déverse le ruissellement des précipitations. Il délimite la partie supérieure de la façade de la construction.

Emprise au sol

Au sens du présent règlement, l'emprise au sol correspond à la projection sur le sol de la ou des construction(s). Elle est constituée de l'addition de tous les éléments bâtis figurant sur le terrain (constructions principales, constructions annexes) ainsi que de tous les ouvrages ou installations soumis à déclaration préalable (terrasses de plus de 0,60 mètre par rapport au sol et ouvrages semi enterrés).

Les rampes d'accès aux constructions et les piscines découvertes ne sont pas prises en compte dans le calcul de l'emprise au sol.

Emprises publiques

De propriété publique, les emprises publiques existantes ou à créer sont constituées par les espaces publics (places, promenades piétonnes, etc.) et ferroviaires, les squares, les jardins et parcs ainsi que les jardins familiaux, ouvriers et partagés.

Par ailleurs, les cheminements piétons et cyclistes (caractérisés le plus souvent par une largeur de faible importance, un aménagement dédié à leur seul usage, un tracé et des emprises différenciées des espaces regroupant une circulation générale), ainsi que les servitudes de passage sont considérés comme des voies. Dès lors l'implantation des constructions par rapport à ces dernières est réglementée par l'article relatif aux emprises publiques.

Après mise en compatibilité

Construction principale (ou bâtiment principal)

Par opposition aux annexes, il s'agit de la construction ou du bâtiment qui présente le volume principal et abrite la destination majoritaire (habitat, commerce, bureau, industrie...).

Consommation conventionnelle d'énergie primaire (CEP)

La performance énergétique d'un bâtiment est caractérisée par le coefficient de consommation d'énergie primaire (CEP) incluant les consommations pour le chauffage, l'eau chaude sanitaire (ECS), la ventilation et les auxiliaires, la climatisation et l'éclairage. Il est exprimé en kWh/m²/an (kilowatt-heure d'énergie primaire par m² et par an).

L'énergie primaire mesure le prélèvement sur la ressource naturelle (c'est-à-dire l'environnement), que l'on effectue pour produire de l'énergie finale (celle que l'on utilise). Entre les deux, il y a un ensemble de transformations pour convertir l'énergie d'une forme à une autre avec un coefficient de transformation. Ce coefficient de transformation en énergie primaire est de 2,58 pour l'électricité, et de 1,00 pour le fuel, le gaz et le bois.

Egout du toit

L'égout d'un toit ou d'un pan de toiture est constitué d'une ou plusieurs lignes où se déverse le ruissellement des précipitations. Il délimite la partie supérieure de la façade de la construction.

Emprise au sol

Au sens du présent règlement, l'emprise au sol correspond à la projection sur le sol de la ou des construction(s). Elle est constituée de l'addition de tous les éléments bâtis figurant sur le terrain (constructions principales, constructions annexes) ainsi que de tous les ouvrages ou installations soumis à déclaration préalable (terrasses de plus de 0,60 mètre par rapport au sol et ouvrages semi enterrés).

Les rampes d'accès aux constructions et les piscines découvertes ne sont pas prises en compte dans le calcul de l'emprise au sol.

Emprises publiques

De propriété publique, les emprises publiques existantes ou à créer sont constituées par les espaces publics (places, promenades piétonnes, etc.) et ferroviaires, les squares, les jardins et parcs ainsi que les jardins familiaux, ouvriers et partagés.

Par ailleurs, les cheminements piétons et cyclistes (caractérisés le plus souvent par une largeur de faible importance, un aménagement dédié à leur seul usage, un tracé et des emprises différenciées des espaces regroupant une circulation générale), ainsi que les servitudes de passage sont considérés comme des voies. Dès lors l'implantation des constructions par rapport à ces dernières est réglementée par l'article relatif aux emprises publiques.

Equipements d'intérêt collectif et de services publics

La définition des équipements publics est celle contenue dans le Code de l'urbanisme :

- La destination est définie à l'article R.151-27
- Les sous-destinations sont contenues dans l'article R.151-28 dont les installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de projets de transports collectifs correspondent à des locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés.

7.4.2. Règlement dans la zone UA

Avant mise en compatibilité

30
Zone UA



1. Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article 1: Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

1.1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

En zone UA et dans le secteur UA_i, sont interdits :

- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'exploitation agricole et forestière ;
- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'habitation, à l'exception de ceux mentionnés au 1.2 ;
- Les constructions, installations et ouvrages à destination de commerces et d'activités de service, à l'exception de ceux mentionnés au 1.2 ;
- Les ICPE soumises à autorisation, déclaration ou enregistrement ainsi que leur extension, à l'exception de celles-mentionnées au 1.2 ;
- Les dépôts de ferrailles, combustibles solides ou liquides, déchets de toutes natures, ainsi que les entreprises de cassage de voitures et de transformation des matériaux de récupération ;
- Les exploitations de carrières ainsi que les affouillements, exhaussements des sols nécessitant une autorisation, à l'exception de ceux mentionnées au 1.2.

En zone UA uniquement, sont interdits :

- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'industrie et d'artisanat.

1.2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

En zone UA et dans le secteur UA_i, sont autorisés sous conditions :

- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'habitation à condition qu'ils soient liés à la fonction de gardiennage ou directement nécessaires à une construction, installation ou un ouvrage autorisé dans la zone ;

Après mise en compatibilité

30
Zone UA



1. Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article 1: Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

1.1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

En zone UA et dans le secteur UA_i, sont interdits :

- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'exploitation agricole et forestière ;
- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'habitation, à l'exception de ceux mentionnés au 1.2 ;
- Les constructions, installations et ouvrages à destination de commerces et d'activités de service, à l'exception de ceux mentionnés au 1.2 ;
- Les ICPE soumises à autorisation, déclaration ou enregistrement ainsi que leur extension, à l'exception de celles-mentionnées au 1.2 ;
- Les dépôts de ferrailles, combustibles solides ou liquides, déchets de toutes natures, ainsi que les entreprises de cassage de voitures et de transformation des matériaux de récupération ;
- Les exploitations de carrières ainsi que les affouillements, exhaussements des sols nécessitant une autorisation, à l'exception de ceux mentionnées au 1.2.

En zone UA uniquement, sont interdits :

- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'industrie et d'artisanat.

1.2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

En zone UA et dans le secteur UA_i, sont autorisés sous conditions :

- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'habitation à condition qu'ils soient liés à la fonction de gardiennage ou directement nécessaires à une construction, installation ou un ouvrage autorisé dans la zone ;



Avant mise en compatibilité

31
Zone UA

- Les constructions, installations et ouvrages destinés à la restauration et aux activités de service accueillant de la clientèle à condition qu'ils soient liés aux constructions, installations ou ouvrages autorisés dans la zone ;
- La création, l'extension et la modification des ICPE soumises à autorisation, déclaration ou enregistrement à condition :
 - qu'elles n'entraînent aucune insalubrité ni sinistre susceptibles de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes ou aux biens ;
 - qu'elles soient compatibles avec le voisinage, tant d'un point de vue des nuisances que de l'environnement ;
 - que leurs exigences de fonctionnement lors de leur ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et assainissement.
- Les affouillements et exhaussements des sols nécessitant une autorisation, à condition que leur réalisation soit liée aux usages et affectations autorisés dans la zone, qu'ils contribuent à l'amélioration de l'environnement ou de l'aspect paysagers ou qu'ils soient rendus nécessaires pour des raisons fonctionnelles ou de raccordement réseaux.

En sus, en secteur UAi uniquement, sont autorisés sous conditions :

- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'industrie et d'artisanat à condition qu'ils n'engendrent pas de nuisances pour les constructions avoisinantes.

En zone UAi uniquement, dans les emprises concernées par la servitude relative au transport d'énergie électrique, et conformément à l'article R111-2 du code de l'urbanisme, la commune se réserve le droit d'édicter des prescriptions spécifiques dans la délivrance des autorisations de droit des sols, en lien avec le gestionnaire du réseau de transport d'énergie électrique.

Article 2 : Mixité fonctionnelle et sociale

2.1. *Linéaires commerciaux à développer au titre de l'article L.151-16 du Code de l'urbanisme*

Voir dispositions communes à toutes les zones.

2.2. *Secteur de mixité sociale à développer au titre de l'article L.151-15 du Code de l'urbanisme*

Voir dispositions communes à toutes les zones.

Après mise en compatibilité

31
Zone UA

- Les constructions, installations et ouvrages destinés à la restauration et aux activités de service accueillant de la clientèle à condition qu'ils soient liés aux constructions, installations ou ouvrages autorisés dans la zone ;
- La création, l'extension et la modification des ICPE soumises à autorisation, déclaration ou enregistrement à condition :
 - qu'elles n'entraînent aucune insalubrité ni sinistre susceptibles de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes ou aux biens ;
 - qu'elles soient compatibles avec le voisinage, tant d'un point de vue des nuisances que de l'environnement ;
 - que leurs exigences de fonctionnement lors de leur ouverture ou à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et assainissement.
- Les affouillements et exhaussements des sols nécessitant une autorisation, à condition que leur réalisation soit liée aux usages et affectations autorisés dans la zone, qu'ils contribuent à l'amélioration de l'environnement ou de l'aspect paysagers ou qu'ils soient rendus nécessaires pour des raisons fonctionnelles ou de raccordement réseaux.

- **Les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de projets de transports collective**

En sus, en secteur UAi uniquement, sont autorisés sous conditions :

- Les constructions, installations et ouvrages à destination d'industrie et d'artisanat à condition qu'ils n'engendrent pas de nuisances pour les constructions avoisinantes.

En zone UAi uniquement, dans les emprises concernées par la servitude relative au transport d'énergie électrique, et conformément à l'article R111-2 du code de l'urbanisme, la commune se réserve le droit d'édicter des prescriptions spécifiques dans la délivrance des autorisations de droit des sols, en lien avec le gestionnaire du réseau de transport d'énergie électrique.

Article 2 : Mixité fonctionnelle et sociale

2.1. *Linéaires commerciaux à développer au titre de l'article L.151-16 du Code de l'urbanisme*

Voir dispositions communes à toutes les zones.

2.2. *Secteur de mixité sociale à développer au titre de l'article L.151-15 du Code de l'urbanisme*

Voir dispositions communes à toutes les zones.



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



8. Annexes



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



Direction régionale et interdépartementale
de l'alimentation, de l'agriculture
et de la forêt d'Île-de-France

**Procès verbal de la commission
interdépartementale de préservation des
espaces naturels, agricoles et forestiers
(CIPENAF) du 27 mai 2021.**

La commission interdépartementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers s'est réunie par visioconférence le jeudi 27 mai 2021 de 14h30 à 16h.

ETAIENT PRESENTS

Avec voix délibérative

- > Monsieur Bertrand MANTEROLA, représentant le préfet de la région d'Île-de-France,
- > Monsieur Pierre-Jean GRAVELLE, représentant le président du conseil départemental du Val-de-Marne,
- > M. Patrick FARCY, vice-président de Grand Paris Sud Est Avenir,
- > Monsieur Antoine LOMBARD, représentant la directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France (DRIEAT),
- > Monsieur Pierre LECONTE, représentant le directeur régional et interdépartemental de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Île-de-France (DRIAAF),
- > Madame Hélène LAPEZE-KERMARREC, présidente de la chambre départementale des notaires des Hauts-de-Seine,
- > Monsieur Pascal LEPERE, Président de la Coordination rurale,
- > Monsieur Frédéric MALHER, délégué régional de LPO Île-de-France,
- > Monsieur Francis REDON, représentant France Nature Environnement Île-de-France,
- > Monsieur Philippe WAGUET, représentant la fédération interdépartementale des chasseurs d'Île-de-France,

Sans voix délibérative :

- > Madame Salomé VALENTIN, métropole du Grand Paris,
- > M. F. HUART, agence des espaces verts,
- > Mme HOUMAÏRAT M'madi, SAFER,,

Ont présenté le projet sans participer à la délibération :

- > Madame Delphine Ducros, chef de projet du prolongement M1 à RATP,
- > Monsieur Gilles Fourt, chef du département des projets de métros à IDFM,
- > Madame Hélène Dégot, experte urbaniste pour les procédures réglementaires à IDFM,
- > Madame Anne Descos, chargée de l'enquête publique du prolongement M1 à IDFM,

ETAIENT EXCUSÉS

- > M. Christophe HILLAIRET, président de la chambre interdépartementale d'agriculture,
- > Monsieur Daniel ROGUET, représentant le président de l'association 'Terres en villes,

ETAIENT EXCUSÉS AVEC POUVOIRS

1/3

- > Madame Françoise LECOUFFLE, maire de LIMEIL-BREVANNES, ayant donné mandat à M. Pierre-Jean GRAVELLE,
- > Madame Brigitte MARSIGNY, représentant le président de la métropole du Grand Paris, ayant donné mandat à M. Pierre-Jean GRAVELLE,
- > Monsieur Frédéric ARNOULT, président des jeunes agriculteurs d'Île-de-France, ayant donné mandat à Monsieur Pascal LEPERE,
- > Monsieur Etienne de MAGNITOT, représentant du centre régional de la propriété forestière (CRPF), ayant donné mandat à Monsieur Pascal LEPERE,
- > Monsieur Damien GREFFIN, Président de la FDSEA Ile-de-France, ayant donné mandat à Monsieur Pascal LEPERE,
- > Monsieur Xavier SAGOT, représentant des propriétaires fonciers, ayant donné mandat à Madame Hélène LAPEZE-KERMARREC,
- > Monsieur Cédric BLANCHET, président de la chambre interdépartementale des notaires de Paris, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, ayant donné mandat à Madame Hélène LAPEZE-KERMARREC,

Avec dix présents et sept pouvoirs, soit 17 voix sur 20, le quorum est atteint.

ORDRE DU JOUR

- > **Avis sur la création de secteur de taille et de capacité d'accueil limité (STECAL) dans le bois de Vincennes, pour permettre la réalisation du prolongement de la ligne n°1 du métro.**

La commission a examiné ce projet et a rendu l'avis favorable suivant à l'unanimité.

La création d'un STECAL dans le bois de Vincennes découle des impératifs techniques de réalisation du prolongement de la ligne n°1 du métro. La faible profondeur des tunnels existants et la sortie du tunnelier obligent à procéder en partie par terrassement en tranchée à ciel ouvert. L'impact de ces travaux est essentiellement temporaire et limité à la durée du chantier. Une fois terminés, seuls subsisteront des ouvrages techniques (poste de redressement, grille d'aération et accès de secours) dont la superficie très modeste, de l'ordre de 200 m², ne porteront pas atteinte à la vocation récréative et paysagère du site. Compte tenu de l'absence d'impact permanent significatif sur cet espace forestier urbain à très forte valeur patrimoniale, la commission se prononce favorablement sur la création de ce STECAL exclusivement dédié à ce projet.

La commission formule cette recommandation :

A l'issue des travaux, ce STECAL sera supprimé et l'espace boisé classé, dont le retrait est également nécessaire à la réalisation du chantier, sera restitué sur les espaces rendus à un état naturel (reboisement avec des espèces adaptées aux conditions climatiques du moment). Cette remise en place des mesures de protection sera réalisée à la faveur de la prochaine révision du PLU de Paris.

La commission sera attentive aux compensations environnementales qui seront prévues dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Pour le préfet et par délégation,

Le directeur régional et interdépartemental adjoint,

Bertrand MANTEROLA

2/3



Annexe 1

Modification du PLU de Paris présentée à la commission :

CREATION D'UN STECAL V7 DÉDIÉ AU PROLONGEMENT L1

- Modification de l'article N2.3 relatif aux dispositions applicables dans les STECAL : « **Le secteur V-7 est strictement et exclusivement destiné aux constructions, installations et ouvrages nécessaires au prolongement de la Ligne 1 du métro. Y sont admises les constructions et installations liées au chantier et les ouvrages liés au fonctionnement de la ligne avec une emprise au sol limitée.** »
- Modification de l'article N9.2 relatif à l'emprise au sol maximale autorisée.

LOCALISATION DU STECAL	N° DU STECAL AUX DOCUMENTS GRAPHIQUES	EMPRISE MAXIMALE AU SOL ADMISE	AUGMENTATION MAXIMALE DE L'EMPRISE AU SOL ADMISE
PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU MÉTRO RACCORDEMENT SOUTERRAIN SUD ET BASE VIE	V-7a	7000 m ² pour les besoins liés à la durée du chantier	
PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU MÉTRO RACCORDEMENT SOUTERRAIN NORD	V-7b	19 000 m ² pour les besoins liés à la durée du chantier	
PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU MÉTRO OUVRAGE D'ENTONNEMENT SOUTERRAIN ET OUVRAGES ANNEXES	V-7c	8000 m ² pour les besoins liés à la durée du chantier et à l'issue du chantier 200 m ² pour les ouvrages nécessaires au fonctionnement de la Ligne 1	