

# RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET DE LIGNE VERTE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS



Enquête publique du lundi 21 mars 2016 au mardi 26 avril 2016 inclus

## AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**JP. CHAULET : PRESIDENT**

**P. BARBER : MEMBRE**

**F. GHEZ : MEMBRE**

**Y. MAËNHAUT : MEMBRE**

**J. BERNARD-BOUSSIÈRES : MEMBRE**

**R. FELGENTREFF : MEMBRE**

**N. SOILLY : MEMBRE**

**JUILLET 2016**

## COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUÊTE

LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 5 PIECES SUIVANTES :

**PIECE 1 : RAPPORT PREMIERE PARTIE**

- PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE
- DEROULEMENT DE L'ENQUETE

**PIECE 2 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 1/2**

- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE :  
THEMES A A D

**PIECE 3 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 2/2**

- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE :  
THEMES E A G
- APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

**PIECE 4 : AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

**PIECE 5 : ANNEXE AU RAPPORT D'ENQUETE**

- TABLEAUX DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS, COURRIERS  
ET COURRIELS RECUEILLIS – TOMES 1/2 ET 2/2





<b>1. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE LIGNE 18 VERTE.....</b>	<b>6</b>
1.1. PREAMBULE.....	7
1.2. LE CADRE GENERAL DU PROJET SOUMIS A ENQUETE .....	8
1.2.1. Nature et caractéristiques du projet de Ligne 18 Verte.....	8
1.2.2. Les objectifs du projet de Ligne 18 Verte .....	10
1.2.3. Le maître d'ouvrage .....	11
1.2.4. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP).....	13
1.2.5. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet. ....	13
1.3. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	14
1.3.1. Publicité de l'enquête .....	14
1.3.1.1. Les affichages légaux.....	14
1.3.1.2. Les parutions dans les journaux .....	14
1.3.1.3. Les autres mesures de publicité .....	15
1.3.2. Déroulement des permanences.....	16
1.3.3. Réunions et rencontres effectuées .....	16
1.3.3.1. Réunions publiques.....	16
1.3.3.2. Rencontres et entretiens.....	16
1.3.3.3. Réunions de la commission d'enquête .....	17
1.4. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE .....	17
1.4.1. Sur le déroulement de l'enquête publique.....	17
1.4.2. Sur l'analyse bilancielle du projet.....	18
1.4.3. Sur la réalisation du projet lui-même.....	20
1.4.3.1. S'agissant des choix à opérer.....	20
1.4.3.2. S'agissant des aménagements à réaliser .....	21
1.4.3.3. S'agissant des précautions à prendre pendant la phase des travaux.....	22
1.4.3.4. S'agissant des opérations de communication.....	22
1.4.3.5. S'agissant des autres mesures en liaison avec ce projet.....	22
1.5. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE : .....	23
<b>2. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET DE LIGNE 18 VERTE.....</b>	<b>27</b>
2.1. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ANTONY (92).....	31
2.1.1. Avis motivé de la commission d'enquête.....	32
2.1.1.1. Situation actuelle .....	32
2.1.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	32
2.1.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU .....	34
2.1.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation.....	34
2.1.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone .....	34
2.1.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés .....	35
2.1.1.7. Liste récapitulative des pièces à modifier .....	35
2.1.2. Conclusions de la commission d'enquête. ....	36
2.2. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE WISSOUS (91).....	38
2.2.1. Avis motivé de la commission d'enquête.....	39
2.2.1.1. Situation actuelle .....	39
2.2.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	39
2.2.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU .....	40
2.2.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation.....	40
2.2.1.5. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage .....	40
2.2.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés .....	41
2.2.1.7. Liste récapitulative des pièces à modifier .....	42

2.2.2.	Conclusions de la commission d'enquête.....	43
2.3.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MASSY (91).....	45
2.3.1.	Avis motivé de la commission d'enquête.....	46
2.3.1.1.	Situation actuelle.....	46
2.3.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	46
2.3.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU.....	47
2.3.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation.....	48
2.3.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone.....	48
2.3.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés.....	52
2.3.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage.....	52
2.3.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier.....	53
2.3.2.	Conclusions de la commission d'enquête.....	54
2.4.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PALAISEAU (91).....	56
2.4.1.	Avis motivé de la commission d'enquête.....	57
2.4.1.1.	Situation actuelle.....	57
2.4.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	57
2.4.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU.....	59
2.4.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation.....	59
2.4.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des espaces boisés classés.....	59
2.4.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone.....	59
2.4.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés.....	67
2.4.1.8.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage.....	67
2.4.1.9.	Liste récapitulative des pièces à modifier.....	68
2.4.2.	Conclusions de la commission d'enquête.....	69
2.5.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ORSAY (91).....	71
2.5.1.	Avis motivé de la commission d'enquête.....	72
2.5.1.1.	Situation actuelle.....	72
2.5.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	72
2.5.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU.....	74
2.5.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation.....	74
2.5.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone.....	74
2.5.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés et des espaces verts protégés.....	77
2.5.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage.....	78
2.5.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier.....	79
2.5.2.	Conclusions de la commission d'enquête.....	80
2.6.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GIF-SUR-YVETTE (91).....	82
2.6.1.	Avis motivé de la commission d'enquête.....	83
2.6.1.1.	Situation actuelle.....	83
2.6.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	83
2.6.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU.....	85
2.6.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation.....	85
2.6.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone.....	85
2.6.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage.....	85
2.6.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés.....	86
2.6.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier.....	87
2.6.1.	Conclusions de la commission d'enquête.....	88
2.7.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SACLAY (91).....	90
2.7.1.	Avis motivé de la commission d'enquête.....	91
2.7.1.1.	Situation actuelle.....	91
2.7.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	91
2.7.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU.....	92
2.7.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation.....	93
2.7.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone.....	93
2.7.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés.....	96
2.7.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage.....	97
2.7.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier.....	98
2.7.2.	Conclusions de la commission d'enquête.....	100
2.8.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VILLIERS-LE-BACLE (91).....	102



2.8.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i> .....	103
2.8.1.1.	Situation actuelle .....	103
2.8.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	103
2.8.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU .....	105
2.8.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement et de programmation .....	105
2.8.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone .....	105
2.8.1.6.	Evolutions du plan de zonage induites par le projet .....	106
2.8.1.7.	Evolution de la liste des emplacements réservés induite par le projet.....	107
2.8.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier .....	108
2.8.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête</i> .....	109
2.9.	<b>AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHATEAUFORT (78)</b> .....	111
2.9.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i> .....	112
2.9.1.1.	Situation actuelle .....	112
2.9.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	112
2.9.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU .....	113
2.9.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement et de programmation .....	114
2.9.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone .....	114
2.9.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés .....	116
2.9.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage .....	118
2.9.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier .....	118
2.9.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête</i> .....	119
2.10.	<b>AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MAGNY-LES-HAMEAUX (78)</b> .....	121
2.10.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i> .....	122
2.10.1.1.	Situation actuelle .....	122
2.10.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	122
2.10.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU .....	124
2.10.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement et de programmation .....	124
2.10.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone .....	124
2.10.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage .....	126
2.10.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés .....	128
2.10.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier .....	128
2.10.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête</i> .....	129
2.11.	<b>AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GUYANCOURT (78)</b> .....	131
2.11.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i> .....	132
2.11.1.1.	Situation actuelle .....	132
2.11.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	132
2.11.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU .....	134
2.11.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation .....	134
2.11.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone .....	134
2.11.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage .....	136
2.11.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés .....	138
2.11.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier .....	138
2.11.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête</i> .....	139
2.12.	<b>AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VERSAILLES (78)</b> .....	141
2.12.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i> .....	142
2.12.1.1.	Situation actuelle .....	142
2.12.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU.....	142
2.12.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU .....	144
2.12.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation .....	144
2.12.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone .....	144
2.12.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage .....	154
2.12.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés .....	157
2.12.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier .....	157
2.12.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête</i> .....	158





**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR  
L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET  
DE LIGNE 18 VERTE**

## 1.1. Préambule.

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011.

Ce nouveau réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France.

Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares.

Il est composé du **réseau de transport public du Grand Paris** comprenant deux lignes en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (lignes rouge et verte) complétées par une troisième ligne radiale (ligne bleue), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, et du **réseau complémentaire structurant** (ligne orange), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Le réseau complet est désigné sous l'appellation de **réseau Grand Paris Express**.

Conformément à l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les projets d'infrastructure qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris doivent être déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Ils font donc l'objet d'une enquête publique préalable réalisée conformément aux dispositions du Code de l'environnement. Les enquêtes publiques doivent être ouvertes dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret approuvant le schéma d'ensemble.

Le présent dossier concerne l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers, constituant une partie de la ligne verte (ligne 18) du réseau de transport public du Grand Paris. La ligne verte (ligne 18) inclut également un tronçon de Versailles-Chantiers à Nanterre-La-Folie, dont la réalisation est prévue au-delà de 2030.

- De l'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, la ligne 18 dans son intégralité parcourt environ 35,5 km et comprend 10 gares, dont 3 sont en correspondance avec le réseau ferré existant ou en projet (Aéroport d'Orly, Massy-Palaiseau, Versailles-Chantiers). Elle dessert directement les départements du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et des Yvelines et traverse 14 communes.
- La gare Aéroport d'Orly, présentée dans le dossier d'enquête publique du tronçon d'Olympiades à Aéroport d'Orly (prolongement de la ligne 14 au sud), n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique. Elle est présentée dans le présent dossier à titre d'information uniquement.
- La gare CEA-Saint-Aubin n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique en raison des incertitudes subsistant à l'heure actuelle sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec le devenir de certaines installations du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives). Cette gare fera l'objet de démarches réglementaires ultérieures, conformément aux dispositions légales. Pour permettre la réalisation ultérieure de la gare CEA-Saint-Aubin, le projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers doit d'ores et déjà prévoir sa localisation et intégrer des mesures conservatoires.

Le projet soumis à l'enquête publique comprend ainsi 8 gares.

Ce projet comprend également un site de maintenance, situé sur la commune de Palaiseau, destiné à l'exploitation, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant ainsi qu'à la maintenance des infrastructures pour la ligne verte (ligne 18).

A la réalisation du tunnel, du viaduc, des nouvelles gares et du site de maintenance, s'ajoute celle des ouvrages de service nécessaires au bon fonctionnement de la ligne.

Le projet est compatible avec un prolongement ultérieur de la ligne entre les gares Versailles-Chantiers et Nanterre-La-Folie, tronçon dont la réalisation est prévue au-delà de 2030.

Le plan de situation du projet est présenté dans la pièce B du dossier d'enquête.

L'enquête publique a pour objet « *d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.* » (Art .L.123-1 du Code de l'environnement). L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le préfet de la région Ile-de-France conformément à l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

**La présente enquête a donc pour objet :**

- **la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains sur lesquels sont implantés les gares, les sites de maintenance et les autres ouvrages du projet ;**
- **et comme conséquence de ce projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés des communes traversées, en l'occurrence les plans locaux d'urbanisme (PLU) de 12 des 14 communes impactées par le projet.**

## **1.2. Le cadre général du projet soumis à enquête**

### **1.2.1. Nature et caractéristiques du projet de Ligne 18 Verte**

Compte tenu de l'ampleur du programme et de son étendue géographique, le réseau du Grand Paris Express a donné lieu à plusieurs déclarations d'utilité publique.

En particulier, les liaisons sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris ont fait l'objet de plusieurs enquêtes publiques préalables : le tronçon Orly-Versailles-Chantiers de la ligne 18 (ligne verte) constitue ainsi la dernière section du réseau de transport public du Grand Paris présentée à enquête publique et la cinquième enquête publique préalable à sa déclaration d'utilité publique.

Le projet développé par la Société du Grand Paris et présenté au Débat Public en 2010 marque la première inscription d'un projet de « ligne verte » en mode ferré, reliant l'aéroport d'Orly à Roissy-Charles-de-Gaulle via le plateau de Saclay, Versailles, et La Défense. Deux variantes étaient proposées entre Versailles et Rueil liées aux choix d'implantation de la gare de Versailles : soit Versailles-Matelots, soit Versailles-Chantiers.

Ce projet est un projet relativement jeune, par rapport à d'autres tronçons du Grand Paris Express s'apparentant à d'anciens projets en réflexion depuis les années 1990 (ex : Orbital...) Cette caractéristique du projet explique en partie les modifications qui y ont été apportées depuis le débat public, au cours de la maturation et de la concertation autour du projet.

Le bilan du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris a notamment mis en avant, concernant en particulier la ligne verte :

- le renforcement de la desserte des territoires traversés, tout en visant le maintien des objectifs de vitesse commerciale définis et des enveloppes d'investissement ;
- la nécessité d'adapter l'offre de transport aux besoins actuels et futurs ;
- l'enjeu de favoriser l'intermodalité, le maillage, et de s'appuyer sur les réseaux existants ;
- l'enjeu environnemental primordial notamment sur le plateau de Saclay (vallée de la Bièvre, zones cultivables...) ;
- l'enjeu du coût et du financement ;
- l'enjeu de desserte du pôle scientifique et technique de Paris - Saclay, l'un des huit « pôles majeurs » du Grand Paris, et de son raccordement aux autres pôles métropolitains, dont Paris et les aéroports.

Le projet de tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers de la ligne Verte (ligne 18) doit répondre à plusieurs enjeux en matière de déplacements, d'aménagement des territoires et de développement économique. Il permettra notamment la desserte et l'intégration au sein du réseau Grand Paris Express du territoire stratégique de Paris/Saclay, opération d'intérêt national dont le périmètre couvre une large partie de celui de la ligne 18.

Aujourd'hui déjà, le plateau de Saclay concentre un nombre important de centres de recherche publics et privés (environ 10% de la recherche publique française) et d'établissements d'enseignement supérieur.

Ce projet de développement territorial majeur nécessite des connexions efficaces à grande échelle avec les autres pôles métropolitains et nationaux, et à l'échelle locale entre les différents pôles de recherche et d'enseignement, les zones d'habitat et les zones d'emploi. Par exemple, le quartier du Moulon, sur les communes de Gif-sur-Yvette, Orsay et Saint-Aubin accueille déjà des établissements d'enseignement et de recherche comme le Synchrotron Soleil, le CEA et Supélec, des pôles de recherche et d'enseignement de l'Université Paris-Sud, et des parcs d'activités. A terme, il accueillera la plus grande partie du Plan Campus avec l'implantation notamment de l'Ecole Centrale Paris, et de l'Ecole Normale Supérieure de Cachan, des pôles de recherche et d'enseignement de l'Université Paris-Sud en biologie, chimie, pharmacie et santé, et de l'installation pour le climat et l'environnement (ICE), ainsi que des logements familiaux et étudiants.

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines concentre, quant à elle, un fort potentiel d'emplois tertiaires avec des entreprises importantes (Technocentre Renault, Bouygues Construction, Crédit Agricole), mais également un tissu important de petites et moyennes entreprises (plus de 100 000 emplois déjà présents actuellement) et une zone résidentielle majeure à l'échelle de la ligne 18.

Le plateau de Satory présente un potentiel de développement et de mise en valeur exceptionnel, à l'échelle des Yvelines et à celle du Grand Paris.

Ainsi la ligne 18 propose un projet de transport structurant pour répondre à l'ambition de ce territoire :



- La réponse à des besoins de déplacements actuels ou futurs sur des territoires urbains en mutation.  
Le projet permet la desserte de zones denses aujourd'hui peu desservies par le réseau ferroviaire. Il s'inscrit en lien direct avec plusieurs opérations d'aménagement, notamment à Antony, Massy, Guyancourt et Satory.
- Une porte d'entrée vers le réseau Grand Paris Express pour des territoires de grande couronne, notamment par les correspondances offertes avec les nombreuses lignes desservant les Yvelines et l'Essonne (lignes Transilien N et U, RER B, RER C).
- une alternative à la voiture particulière sur des territoires aujourd'hui relativement faiblement desservis, notamment pour les déplacements tangentiels, et sur lesquels les besoins de déplacement seront en forte croissance.

### 1.2.2. Les objectifs du projet de Ligne 18 Verte

La réalisation du tronçon de la ligne Verte s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du réseau Grand Paris Express. A ce titre, les objectifs du projet rejoignent ceux du programme d'ensemble et se définissent comme suit :

- **Faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, et à terme au Bourget et Roissy-Charles-de-Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;**

La ligne 18 permet notamment de connecter directement les centres de recherche de réputation mondiale présents sur le plateau à l'aéroport d'Orly et au réseau de lignes à grande vitesse.

- **Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique, et les bassins de vie ;**

Cet objectif particulièrement important sur la ligne 18 concerne notamment l'accompagnement des grands projets de Paris/Saclay (laboratoires de recherches publics et privés, Plan Campus, quartier de l'Ecole polytechnique). La ligne 18 participe à mettre en relation ces entités entre elles et avec les autres pôles universitaires et de recherche.

Il s'agit également pour la ligne 18 de renforcer l'attractivité de zones à fort potentiel de développement : Antony, Massy, Versailles.

- **Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;**

La ligne 18 vise notamment à améliorer significativement la desserte en transport en commun des communes et des zones d'activités desservies par la ligne, dont certaines ne bénéficient pas aujourd'hui d'une desserte structurante (quartier de Massy-Opéra à Massy, zones d'activité d'Antony-pôle, et de Saint-Quentin-en-Yvelines...).

La ligne 18 vise également à réduire le temps de transport et à en améliorer la qualité pour les salariés des entreprises du plateau de Saclay, captifs d'emplois très spécialisés. Elle accompagne également l'évolution des terrains militaires du plateau de Satory.

- **Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue :**

Pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être rapide,

pratique, régulière et confortable.

Cet objectif est particulièrement présent sur les territoires traversés par la ligne 18, où la majorité des déplacements actuels s'effectuent en voiture, souvent par manque d'une offre de transport collectif attractive, fiable et rapide. L'alternative recherchée concerne tant les déplacements au sein du territoire desservi (entre zones d'activités et zones d'habitats, entre centres d'enseignement et de recherche...) qu'en lien avec les autres pôles métropolitains et vers Paris.

- **Décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;**

La ligne 18 offre notamment des correspondances avec les lignes radiales historiques à Massy – Palaiseau (RER B et C, TGV) et à Versailles Chantiers (Transilien, RER C).

La ligne 18 participera également à la constitution d'un véritable hub de transport au niveau de l'aéroport d'Orly, allant dans le sens de la décentralisation des pôles hors de la zone centrale de l'agglomération. La correspondance, à la gare Aéroport d'Orly, avec la ligne 14 prolongée offrira notamment une alternative au RER B et au RER C pour les déplacements vers Paris.

- **Contribuer à préserver l'environnement et à répondre notamment aux enjeux de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique et de prise en compte du fonctionnement des écosystèmes, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.**

L'enjeu environnemental est déterminant sur le plateau de Saclay, où la réalisation de la ligne 18 accompagne le développement du plateau dans le respect du maintien d'environ 2300 ha de terres agricoles et forestières protégées.

### 1.2.3. Le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est la personne, morale ou physique, pour le compte de laquelle est réalisé un projet. En vertu de la loi n° 2010- 597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris (SGP) est le maître d'ouvrage du projet faisant l'objet de la présente enquête publique.

La Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, créé par l'article 7 de ladite loi, 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 Société du Grand Paris est maître d'ouvrage des lignes suivantes du réseau de transport public du Grand Paris :

- la ligne rouge Le Bourget –Roissy – Le Mesnil-Amelot, composée d'une partie de la ligne 15, ainsi que des lignes 16 et 17 ;
- **la ligne verte Orly – Versailles – Nanterre, correspondant à la ligne 18 ;**
- la ligne bleue Orly – Saint-Denis-Pleyel, comprenant les prolongements de la ligne 14 au sud (entre Olympiades et Aéroport d'Orly, dont la réalisation est confiée par transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à la RATP) et au nord

(entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis-Pleyel).

Les infrastructures correspondant aux lignes, rouge, verte et bleue du réseau de transport public du Grand Paris définissent le périmètre du programme dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris par la loi relative au Grand Paris.

Dans le cadre du réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris intervient sur trois principaux domaines :

- la construction des lignes, des ouvrages et des installations fixes,
- la construction et l'aménagement des gares,
- l'acquisition des matériels roulants.

Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics des voyageurs de la région. Ses principales prérogatives sont les suivantes :

- création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transports et fixation de leurs tarifs ;
- définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs ;
- coordination de la modernisation du système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service ;
- évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Une coordination entre le STIF et la Société du Grand Paris s'avère nécessaire à plusieurs titres :

- Le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est conçu comme étant en connexion avec le reste du réseau de transport public (existant ou futur), dont le STIF a la responsabilité.
- Le STIF est maître d'ouvrage conjoint, avec la RATP, du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen. Une réflexion commune quant aux modalités techniques de service et d'exploitation est nécessaire.
- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris sera effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désignera l'exploitant.
- Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété au STIF qui le mettra à disposition des exploitants.

Ainsi, la Société du Grand Paris et le STIF sont associés dans la mise en œuvre du Grand Paris Express afin que ces nouveaux transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transport, selon les principes généraux suivants :

- les deux entités s'accordent sur les modalités d'information réciproque de leurs projets au travers d'instances de coordination régulières et transversales;
- le STIF participe aux différents comités de pilotage locaux mis en place à

l'initiative de la Société du Grand Paris ;

- des travaux sont menés en partenariat entre la Société du Grand Paris et le STIF sur tous les sujets nécessitant une validation, ou préparant une décision future, de la part de l'autorité organisatrice : en particulier, le STIF est étroitement associé à la définition du service en gare et en ligne ;
- conformément à l'article 4 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et au décret n° 2015-308 du 18 mars 2015, le STIF est associé à l'élaboration des dossiers d'enquête publique préalables à déclaration publique, dont les documents constitutifs lui sont soumis pour approbation préalable ;
- conformément à l'article 15 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et au décret n° 2015-308 du 18 mars 2015, le STIF est associé à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par la Société du Grand Paris pour la réalisation des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, qui lui sont soumis pour approbation préalable jusqu'à la décision de la Société du Grand Paris d'engager les travaux.

#### **1.2.4. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP).**

La déclaration d'utilité publique (DUP) est la procédure administrative qui vise la reconnaissance de l'utilité publique d'un projet d'infrastructure tel que celui de la Ligne Verte 18, indispensable pour que puisse être engagée, à la suite de son prononcé, l'acquisition des parcelles nécessaires à sa réalisation.

Ces acquisitions peuvent être effectuées à l'amiable, mais parfois il sera nécessaire de recourir à une enquête parcellaire débouchant sur un arrêté de cessibilité et contraignant les propriétaires non consentants à céder les parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

A l'issue de l'enquête publique et s'agissant d'un décret en Conseil d'Etat, l'utilité publique pourra être prononcée au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête. Ce décret, pris par le Premier ministre ou le Président de la République, sera publié au Journal officiel. Il portera sur la déclaration d'utilité publique du tronçon concerné du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Les principes permettant de déterminer si une opération est susceptible ou non d'être déclarée d'utilité publique ont été énoncés par le Conseil d'Etat. Selon les termes de l'arrêt Ville nouvelle Lille-Est (28 mai 1971), une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que : « si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'elle présente..... »

Le décret de déclaration d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement en application des articles, L.23-1 et L.23-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

#### **1.2.5. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet.**

Les articles L.153-54 et suivants font obligation aux communes de mettre en compatibilité les dispositions de leur Plan Local d'Urbanisme avec les projets faisant

l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique.

Lorsque la réalisation des travaux, ouvrages et installations faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, est incompatible avec les prescriptions d'un POS ou d'un PLU approuvé, la levée de l'incompatibilité est effectuée conformément aux dispositions prévues par les articles L153-54 et R153-14 du Code de l'Urbanisme.

Le projet de la ligne Verte 18, soumis à la présente enquête publique, ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) sont donc mentionnés et donc, si l'utilité publique de ce projet est prononcée, elle emportera modification des PLU des communes concernées.

### 1.3. Le déroulement de l'enquête publique

#### 1.3.1. Publicité de l'enquête

##### 1.3.1.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux prévus à l'article 3, 2<sup>ème</sup> alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués dans les préfectures, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête.

Un avis minimum dans chaque mairie (panneaux administratifs) a été mis en place par chaque commune lieu d'enquête, comme stipulé dans l'arrêté, 15 jours au moins avant début de l'enquête.

Les affichages légaux prévus par le 3<sup>ème</sup> alinéa de l'article 3 de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués par les soins de la Société du Grand Paris sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs au projet.

321 affiches ont été mises en place tout le long du tracé par la Société PubliLégal agissant pour la SGP avant le début de l'enquête.

##### 1.3.1.2. Les parutions dans les journaux

Compte tenu de l'importance de ce projet d'intérêt national, la Société du Grand Paris a, selon les stipulations de l'article 3 – 1<sup>er</sup> alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête, fait procéder à des parutions dans la presse nationale et à des parutions dans la presse locale.

S'agissant des parutions dans des journaux à audience nationale, les parutions ont eu lieu dans les 3 journaux suivants:

JOURNAUX	Parution	Diffusion annuelle moyenne	jour de parution 1 <sup>ère</sup> insertion
<b>Parutions nationales</b>			
Le Monde	Quotidien	274 716	lundi 29 février 2016
Aujourd'hui en France	Quotidien	146 049	lundi 29 février 2016
Le Figaro	Quotidien	323 720	mardi 1er mars 2016

S'agissant des parutions dans des journaux à audience locale, les parutions ont eu lieu dans les 2 journaux suivants :

JOURNAUX	Parution	Diffusion annuelle moyenne	jour de parution 1 <sup>ère</sup> insertion	jour de parution 2 <sup>ème</sup> insertion
<b>Parution Locales</b>				
Le Parisien (78)	Quotidien	23 215	mardi 1er mars 2016	mardi 22 mars 2016
Le Parisien (91)	Quotidien	28 723	mardi 1er mars 2016	mardi 22 mars 2016
Le Parisien (92)	Quotidien	20 722	mardi 1er mars 2016	mardi 22 mars 2016
Les Echos (92, 78, 91)	Mardi ou jeudi	26 312	mardi 1er mars 2016	mardi 22 mars 2016



## 1.3.1.3. Les autres mesures de publicité

Sur le lien suivant il était possible d'avoir accès à des renseignements concernant les lieux d'enquête et les permanences :

<http://www.enquetepublicueligne18.fr/enquete-publique/index.html>

Un autre lien permettait d'accéder au dossier d'enquête publique et de télécharger toutes les pièces du dossier :

<http://www.enquetepublicueligne18.fr/dossier-enquete-publique/index.html>

Un autre lien permettait également d'accéder au registre électronique et de pouvoir y déposer en ligne une observation avec la possibilité également d'y joindre un fichier : <http://www.enquetepublicueligne18.fr/deposez-votre-avis-en-ligne/index.html>

Un site internet dédié au projet de ce 5<sup>ème</sup> tronçon du Grand Paris Express : existait préalablement à l'ouverture de l'enquête publique.

Pendant toute la durée de l'enquête ce site permettait d'accéder au site de la préfecture de la région Ile de France et permettait également de télécharger divers documents d'informations relatifs à cette enquête (dépliant et dossier d'info, notamment) : <https://www.societedugrandparis.fr/dialogue/dialogue-en-cours/enquete-publique-ligne-18-2>

Par ailleurs la SGP a imprimé en grand nombre un dépliant diffusé à 173000 exemplaires selon la répartition ci-dessous :

<b>Boitage toutes BAL</b>	<b>159 850 exemplaires</b>
Mise à disposition des communes – diffusion + permanences (estimation à 500 ex/commune en moyenne)	6 950 exemplaires
Mise à disposition lors des 4 réunions publiques (base : 400 ex/réunion)	1 045 exemplaires
Pour diffusion lors des actions RIE	3 552 exemplaires
Dépôt dans les commerces	1 400 exemplaires

4325 exemplaires du dossier d'information téléchargeable en ligne étaient disponibles sur les lieux d'enquête et lors des réunions publiques selon la répartition suivante :

Permanences	2 200 ex
Mise à disposition lors des 4 réunions publiques (base : 400 ex/réunion)	1 145 ex
Stock SGP	150 ex
Diffusion RIE Air France	670 ex
CCI Essonne	110 ex
Préfecture RIF	50 ex

(RIE : Restaurant Inter entreprise)

De plus une affiche générique d'annonce des réunions publiques proposée aux mairies pour l'affichage municipal dans la commune et la mairie ainsi qu'une affiche par réunion publique proposée aux communes concernée par une réunion pour l'affichage

municipal (503 exemplaires) ont été mises en place. Quatre formats standards étaient proposés : A3, 40x60, 80x120, 120x176.

- Quantité A4 : 80 ex + retraitage Laboratoire Stallergènes (15 ex)
- Quantité A3 : 130 ex + retraitage Massy (18 ex)
- Quantité 40x60 : 127 ex génériques + 70 ex Versailles + 40 ex Guyancourt + 3 ex Massy
- Quantité 120x176 : 20 ex:

Enfin 1 panneau d'exposition présentant la ligne et les modalités de l'enquête publique (kakémono) a été mis à disposition des mairies pour la tenue des permanences et lors des réunions publiques en 14 exemplaires (12 mairies + 1 pour la préfecture de région + 1 pour les réunions publiques).

### **1.3.2. Déroulement des permanences**

Chacun des commissaires enquêteurs a tenu, au nom de la commission d'enquête les permanences dans le secteur qui lui était dévolu.

Afin d'avoir une vue d'ensemble des problèmes ou difficultés sur l'ensemble du tracé de cette future ligne 18 du Grand Paris Express, le président de la commission d'enquête a effectué "en doublure" avec chacun des commissaires enquêteurs responsable de son secteur, au moins une permanence dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête.

Les permanences ont été tenues conformément aux stipulations de l'arrêté préfectoral.

Au-delà du déroulement satisfaisant des permanences, il faut noter des différences importantes concernant l'affluence du public selon les communes concernées, de modérée voire faible dans certaines communes notamment au sud de la future ligne à importante dans d'autres communes concernées par le projet.

### **1.3.3. Réunions et rencontres effectuées**

#### **1.3.3.1. Réunions publiques**

Quatre réunions publiques ont eu lieu, respectivement le 22 mars 2016 à Massy, le 4 avril 2016 à Versailles, le 8 avril 2016 à Gif-sur-Yvette et le 14 avril 2016 à Guyancourt. Entre 250 et 450 personnes ont assisté à ces quatre réunions qui se sont déroulées dans une ambiance parfois passionnée mais sans incident notable. L'ensemble des verbatim de ces réunions figure dans un enregistrement joint au rapport original destiné à Monsieur le préfet d'Ile de France, préfet de Paris, autorité organisatrice de l'enquête

#### **1.3.3.2. Rencontres et entretiens**

Le président de la commission d'enquête et/ou des membres de la commission d'enquête ont eu divers entretiens avec des élus, des responsables administratifs ou des cadres de sociétés privée au cours de cette enquête :

- Le 7 avril 2016 entretien avec des responsables et le directeur du CEA de Saclay ;
- Le 7 avril 2016 avec le président de l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN) ;
- Le 12 avril 2016 avec le président du Parc Naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse;
- Le 14 avril 2016 avec deux des vice-présidents de l'association POLVI (Pôle de Vie) ;

- Le 15 avril 2016 avec des responsables de l'Eglise Protestante Unie de Versailles ;
- Le 18 avril 2016 avec le Directeur Général du STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France)
- Le 19 avril 2016 avec un vice-président du Conseil Départemental du Val-de-Marne ;
- Le 21 avril 2016 avec divers représentants d'entreprises de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- Le 25 avril 2016 avec la présidente du Conseil Régional d'Ile de France.

Par ailleurs, toujours au cours de cette enquête les commissaires enquêteurs ont sollicité et obtenu dans la plupart des cas des entretiens avec les maires ou les adjoints aux maires des communes dans lesquelles ils effectuaient des permanences.

#### 1.3.3.3. Réunions de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie à 7 reprises au cours de cette enquête.

### **1.4. Avis de la commission d'enquête**

#### **1.4.1. Sur le déroulement de l'enquête publique**

**A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les 14 mairies des communes concernées par le projet, à la préfecture de chacun des 3 départements traversés par le projet et à la préfecture de la région Ile de France, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les 3 ou 4 permanences prévues pour recevoir le public,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public, et notamment
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête de DUP,

- que 4481 observations, courriers, courriels concernant ce projet de déclaration d'utilité publique, ont été recueillis au cours de cette enquête :

#### **1.4.2. Sur l'analyse bilancielle du projet**

##### **De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît que :**

- Compte tenu des objectifs poursuivis par ce projet de ligne 18 Verte, consistant notamment à créer un nouveau réseau de transport automatique structurant de grande capacité répondant à un besoin croissant de déplacements de personnes en rocade, au sein de la banlieue parisienne, besoin auquel la configuration essentiellement radiale des réseaux actuels de métro et de RER ne répond pas de manière satisfaisante, le projet proposé conçu pour :
  - améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la région capitale actuellement saturés et présentant de nombreux dysfonctionnements ;
  - dynamiser le développement économique de l'agglomération parisienne en mettant en relation les principaux pôles économiques, universitaires, financiers et scientifiques qui la constituent et notamment le plateau de Saclay qui regroupe près de 10% de la recherche scientifique française ;
  - limiter l'étalement urbain en favorisant la densification des logements et des emplois ainsi que la mixité fonctionnelle ;
  - désenclaver les territoires en difficulté en améliorant leur accessibilité depuis et vers le reste de l'agglomération ;
  - favoriser le report du mode de transport automobile vers les transports en commun, et ainsi contribuer à préserver l'environnement et à lutter contre les effets du changement climatique.

##### **présente concrètement un caractère d'intérêt public,**

- Bien que la Société du Grand Paris ait dans la mesure du possible privilégié le domaine public pour implanter les gares et les ouvrages annexes de ce projet et même si elle s'est fixée comme objectifs :
  - de réduire les atteintes environnementales,
  - d'objectiver les emprises nécessaires,
  - de ne recourir à l'expropriation qu'après avoir épuisé toutes les voies de la négociation amiable,

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

- **Compte tenu des objectifs poursuivis** et malgré le recours privilégié à la négociation amiable, comme indiqué précédemment, pour acquérir les biens privés qui sont nécessaires à la réalisation de son projet, **l'opération justifie, pour la commission d'enquête, hormis le cas particulier du Centre 8 à Versailles, des atteintes à la propriété privée qu'elle n'estime pas excessives,**
- Le coût de construction de ce métro automatique, selon l'hypothèse de surcoût faite et au vu des chiffres annoncés par la SGP, **ne semble pas incohérent.** Par ailleurs, et compte tenu du rôle essentiel qu'il est appelé à jouer en tant que service public de transport et des avantages économiques attendus sur le très long terme, **ce coût ne paraît pas excessif par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes,**

- **La rentabilité de ce métro n'apparaissant pas robuste** notamment sur le tronçon CEA-Saint-Aubin – Versailles-Chantiers, la commission d'enquête considère **qu'il conviendra de réaliser au plus tôt – et si possible avant 2030 – le prolongement ultérieur Versailles-Chantiers-Nanterre afin de relier le plus rapidement les pôles financier et scientifique, et d'asseoir sa rentabilité, conférant alors une dimension de véritable rocade régionale à cette ligne 18,**
- Le projet, mis à part les gares et les ouvrages annexes, étant réalisé majoritairement sur le domaine public, n'impacte pas de réalisations à caractère social existantes, et **il n'existe donc pas à la connaissance de la commission d'enquête, d'intérêt social majeur, pouvant, sur ce point, justifier le refus d'utilité publique de cette opération,**
- De même, le mode de propulsion électrique utilisé pour ce moyen de locomotion ainsi que la baisse de la circulation automobile attendue à sa mise en service, devraient contribuer à une faible diminution des pollutions existantes. Cette réalisation devrait donc avoir, à terme, un impact positif sur les pollutions atmosphériques et par conséquent sur la santé des riverains de cette ligne. **Ce projet, au regard de l'intérêt public de la santé publique, ne semble donc pas présenter d'inconvénient majeur,**
- Pour ce qui concerne **l'environnement** :
  - les risques de pollutions émanant ou dues à ce métro automatique (qualité de l'air, odeurs et rejets polluants), **sont dans l'ensemble faibles et peuvent faire l'objet de mesures correctrices ;**
  - **bien qu'également faibles, la SGP a prévu cependant de réduire voire de compenser les risques d'atteinte à la faune et à la flore par des mesures adaptées ;**
  - les espaces boisés impactés par l'implantation d'une base chantier ou par les travaux de construction des ouvrages annexes ont été répertoriés **et la SGP, s'agissant notamment de la partie de l'EBC détruite par le tracé du viaduc et l'implantation du Centre d'exploitation de la ligne 18 sur la commune de Palaiseau s'est engagée à la compenser ;**
  - **les effets sonores et vibratoires liés au passage en souterrain paraissent bien connus et maîtrisés par la Société du Grand Paris compte tenu des expériences acquises dans les études et réalisations entreprises des lignes 15 Sud et 14 Sud. Cependant, un organisme de second regard, totalement indépendant du maître d'ouvrage devra identifier, par des simulations et des mesures physiques, les zones les plus sensibles et prescrire, en fonction des résultats obtenus, le type de solution(s) complémentaire(s) que la SGP devra déployer pour que les nuisances vibratoires ne soient plus gênantes en surface ;**
  - **cette même société spécialisée, indépendante de la SGP, devra réaliser, pour la partie aérienne, les simulations nécessaires et les mesures physiques, notamment sur le tronçon CEA-Saint-Aubin – Saint-Quentin-en-Yvelines au droit du passage devant les lieux d'habitation pour évaluer les vibrations et les effets sonores engendrés et définir les dispositifs d'atténuation nécessaires que la SGP devra mettre en place ;**
  - les atteintes visuelles du parcours souterrain sont limitées, n'impactent que certaines zones, et peuvent faire l'objet d'aménagements spécifiques, notamment s'agissant de la conception et de la réalisation des gares et



ouvrages annexes. **Mais s'agissant de l'insertion paysagère du viaduc, du traitement de la sous face du tablier et des piles ainsi que de la valorisation des espaces sous le viaduc, il est nécessaire, qu'en toute transparence, la SGP aille plus loin dans sa démarche et qu'elle associe aux études paysagères réalisées non seulement les acteurs locaux mais aussi les populations concernées au travers d'expositions et/ou de maquettes soumettant les solutions les plus adaptées à l'environnement,**

- **malgré la présence du viaduc, les agriculteurs devront pouvoir poursuivre librement et sans contrainte leurs activités sur le plateau et la SGP devra confirmer son engagement à respecter strictement la ZPNAF,**

**Il semble donc, pour ce qui concerne l'environnement, dans ses aspects protection de la flore et de la faune, préservation de la qualité de l'air (odeurs et rejets polluants), respect des zones boisées et ou des terres agricoles, maîtrise des effets sonores et des vibrations, tant en souterrain qu'en aérien et insertion paysagère du viaduc, que la SGP ait prévu de réduire, compenser ou corriger les atteintes identifiées par des mesures adaptées,**

- **Après un examen attentif, la commission d'enquête considère que les terrains choisis pour l'implantation des gares et le tracé retenu pour le forage du tunnel et l'implantation du viaduc lui paraissent appropriés à la réalisation de ce projet. A condition d'éviter le passage sous le quartier de La Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux et de retenir le tracé alternatif évoqué sous le Golf national proposé par la SGP, elle estime donc que les terrains retenus, paraissent les moins contraignants parmi tous ceux qui ont été envisagés,**
- **Le projet soumis à enquête est compatible avec les objectifs et les recommandations du SDRIF qui a été approuvé par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 et qui a totalement intégré le projet du Grand Paris Express. Il conviendra cependant de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme (PLU) des communes traversées par ce premier tronçon de ligne 18 Verte. C'est précisément l'objet des conclusions développées dans le titre 2 du présent document.**

**De l'ensemble des différents critères examinés ci-dessus qui sous-tendent le caractère d'utilité ou de non utilité publique de l'opération projetée, la commission d'enquête considère donc que le bilan de ce projet de cinquième tronçon de métro automatique Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers, dit ligne 18 Verte, montre que les avantages qu'il présente l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et militent en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.**

### **1.4.3. Sur la réalisation du projet lui-même**

#### **1.4.3.1. S'agissant des choix à opérer**

La Société du Grand Paris devra prendre position sur les points suivants:

- **étudier et privilégier l'évacuation des déblais par voie ferrée, chaque fois que cela est possible,**
- **étudier les possibilités de prolongement nécessitant des mesures conservatoires de la gare Aéroport d'Orly vers la ligne D du RER ;**

- étudier les possibilités de création d'une gare dans le quartier Camille Claudel nécessitant la prise de mesures conservatoires ;
- préciser la notion de « zone sensible » pour la mise en place de référés systématiques et étudier les possibilités d'accueillir les demandes des propriétaires situés à proximité immédiate de cette zone sensible ;
- étudier les implantations possibles dans les gares de commerces de proximité et/ou de lieux d'activité spécifiques complémentaires des commerces existants afin de ne pas concurrencer directement les tissus commerciaux ;
- étudier, en fonction de la réglementation existante, la possibilité d'indemniser les commerçants situés à proximité des gares, en cas de diminution avérée de leur chiffre d'affaire lors des travaux de construction des gares et/ou de certains ouvrages annexes ;
- étudier, avec les communes impactées, une politique visant à maîtriser le foncier, notamment à proximité des futures gares, pour limiter l'emballement des prix.

#### 1.4.3.2. S'agissant des aménagements à réaliser

##### La Société du Grand Paris devra prendre en compte les souhaits suivants :

- étudier, en plus de la pose systématique de systèmes antivibratoires entre les traverses et les rails, et selon la profondeur du tunnel et la nature des sols forés, la pose de systèmes complémentaires d'atténuation des vibrations et des bruits de nature à ce que les nuisances vibratoires ne soient plus gênantes en surface,
- étudier la mise en place de dispositifs antibruit performants sur les ouvrages annexes notamment ceux dits sensibles situés à proximité d'habitations, d'établissements scolaires ou de santé,
- porter une attention particulière à l'intégration des gares dans leur architecture et leurs aménagements,
- étudier, en liaison avec le STIF, et les collectivités territoriales, l'aménagement des abords des gares à opérer pour faciliter l'accès des bus, des taxis et/ou des déposes minute,
- étudier, en liaison avec le STIF, et les collectivités territoriales les rabattements possibles notamment :
  - ✓ depuis Wissous vers la gare d'Antony-pôle ;
  - ✓ depuis le quartier Saint-Quentin-Université vers la gare Saint-Quentin-Est ;
  - ✓ depuis le quartier Camille Claudel vers la gare de Palaiseau
- étudier le maintien de capacités de stationnement à proximité des gares dont notamment celles de Massy-Opéra, Versailles-Chantiers et CEA-Saint-Aubin,
- généraliser la mise en place, dans les gares du réseau SGP, des parkings vélos sécurisés de type « Véligo »,
- étudier, en liaison avec tous les acteurs locaux, le positionnement précis des entrées/sorties de chaque gare,
- mettre en place, dans les gares du réseau SGP, une signalétique pour informer les voyageurs PMR sur les accès et les discontinuités d'accessibilité quand celle-ci n'est pas garantie sur les lignes en correspondance,
- étudier les divers scénarios possibles d'actes de malveillance, et prendre toutes dispositions notamment techniques, pour les prévenir et/ou y faire face,

- mettre en place, dans toutes les gares du réseau, SGP des dispositifs physiques de sécurité (vidéosurveillance, éclairage permanent, bornes de sécurité, etc.) en portant une attention particulière aux couloirs de correspondance et aux passages souterrains dont l'éclairage devra être renforcé.

#### 1.4.3.3. S'agissant des précautions à prendre pendant la phase des travaux

La commission d'enquête souhaite que :

- la SGP et sa maîtrise d'œuvre se donnent les moyens d'une connaissance fine des sols avant d'entreprendre toute action de forage,
- pour chaque chantier, des plans de management et de réduction des nuisances soient imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvres, qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire,
- les accès des riverains à leur garage ou leur parking soient maintenus ou qu'une solution ponctuelle de stationnement soit prévue,
- les accès aux commerces soient également assurés pendant toute cette phase de travaux.

#### 1.4.3.4. S'agissant des opérations de communication

La commission d'enquête souhaite que :

- l'information du public sur le tracé définitif et les ouvrages qui en découlent soit clairement dissociée et préalable aux enquêtes parcellaires ou à l'institution des servitudes des tréfonds,
- pour la communication sur le chantier, la concertation et la communication de proximité avec les habitants soient maintenues tout au long du projet et notamment pendant les travaux,
- le projet soit segmenté en « sites » pouvant être identifiés par des caractéristiques physiques ou géographiques spécifiques : gare, sites de maintenance, ouvrages annexes (puits) ;
- les comités de suivi des travaux mis en place se réunissent régulièrement pour informer les habitants de l'état d'avancement des travaux afin de rassurer les riverains concernés et/ou les usagers par site,
- des plans de circulations « phasés » soient établis en concertation avec les gestionnaires de la voirie et des réseaux, puis présentés au public, suffisamment en amont, afin que les riverains et les utilisateurs puissent prendre toutes leurs dispositions en temps utile,
- soient désignés des d'agents de proximité – interlocuteurs privilégiés par site, dont les coordonnées seront publiques (numéro d'appel unique non surtaxé) et qui seront chargés de l'animation du comité de suivi des travaux propre à chaque site. Ils devront pouvoir communiquer et/ou répondre aux différentes interrogations et aux divers problèmes posés par les riverains.

#### 1.4.3.5. S'agissant des autres mesures en liaison avec ce projet

Certaines des mesures à prendre pour garantir le bon fonctionnement de ce nouveau métro automatique ne dépendent pas seulement de la SGP mais d'autres acteurs institutionnels dont notamment le STIF et/ou les collectivités territoriales. On peut citer notamment :

- La réalisation d'un recueil de bonnes pratiques en matière d'outils fonciers à la disposition des collectivités territoriales compétentes pour mettre en place les

outils fonciers (droit de préemption urbain, conventions avec les établissements publics fonciers, emplacements réservés au PLU, procédures d'aménagement) permettant de développer une politique foncière autour des gares.

- La poursuite d'un dialogue continu avec le STIF s'agissant des capacités de maintenance et de remisage de cette ligne 18 Verte équipée de matériels roulants spécifiques ;
- La poursuite des études concernant la mise en place d'une tarification unique sur tout le réseau francilien.

### **1.5. Conclusions de la commission d'enquête :**

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de ce projet et à ses conditions de réalisation et de mise en œuvre et compte tenu de ses objectifs visant à améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la capitale, actuellement saturés, **la commission d'enquête :**

#### **Estime que ce projet :**

- **améliore le besoin croissant de déplacements de personnes en rocade, au sein de la banlieue parisienne et présente concrètement un caractère d'intérêt public ;**
- **nécessite le recours à l'expropriation de propriétés privées** lorsque cela contribue à la réalisation du projet, laquelle, **hormis le cas spécifique du Centre Huit à Versailles**, ne semble pas créer de problèmes particuliers ;
- **suit un tracé** qui, hormis le cas du passage sous le quartier de La Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux, **paraît le mieux adapté** parmi tous ceux qui ont été envisagés ;
- **ne présente pas un coût excessif et qui reste cohérent** par rapport à d'autres réalisations similaires ou approchantes ;
- **devrait améliorer sa rentabilité** sur le long terme, notamment en cas de prolongement ultérieur jusqu'à Nanterre-La-Folie ;
- **ne s'oppose pas à un intérêt social majeur** pouvant justifier le refus d'utilité publique de l'opération ;
- **ne présente pas d'inconvénient au regard de l'intérêt public de la santé publique ;**
- **respecte la faune et la flore et contribue à la diminution des pollutions** (qualité de l'air, odeurs et rejets polluants, etc...) ;
- **est compatible avec les documents d'urbanisme** existants de niveau supérieur mais nécessite que **les documents d'urbanisme de niveau inférieur soient mis en compatibilité ;**
- **nécessite enfin**, s'agissant du respect des zones boisées, de la préservation des terres agricoles, de la maîtrise des effets sonores et des vibrations, tant en souterrain qu'en aérien ou de l'insertion paysagère harmonieuse du viaduc, **que la SGP anticipe, compense ou corrige les atteintes identifiées par des mesures ou des dispositifs adaptés.**

**Par ailleurs et malgré le nombre important de demandes du public pour mettre en souterrain tout ou partie de la section prévue en viaduc et les contrepropositions correspondantes, portant principalement sur le tronçon CEA-Guyancourt, la commission d'enquête a estimé que cette mise en souterrain comportait un ensemble de difficultés et d'inconvénients importants, entraînant d'une part un surcoût non négligeable et d'autre part un retard certain à la réalisation du projet dont l'urgence paraît cependant avérée.**

La commission d'enquête a donc considéré que la traversée du plateau de Saclay par un viaduc, même si elle a fait l'objet de nombreuses critiques, devrait s'avérer acceptable par la population concernée, à condition que soient effectivement étudiées et mises en œuvre les mesures adaptées concernant le bruit du passage des rames, l'esthétique du viaduc et son intégration paysagère, ainsi que les gênes identifiées pour les exploitants agricoles.

**En conséquence, la commission d'enquête :**

**Recommande que la Société du Grand Paris :**

- étudie et privilégie l'évacuation des déblais par voie ferrée, chaque fois que cela est possible ;
- mette en œuvre pour chaque chantier, des plans de management et de réduction des nuisances qui soient imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvres, qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire ;
- étudie, en liaison avec les services compétents de l'Etat, les divers scénarios possibles d'actes matériels et/ou humains de malveillance, et prendre toutes dispositions notamment techniques, pour les prévenir et/ou y faire face,
- permette, pendant toute la durée des travaux, l'accès des riverains à leur garage ou parking et l'accès aux commerces,
- prenne toutes dispositions pour, en amont et tout le long du projet :
  - informer le public,
  - communiquer et pouvoir répondre à toute demande (interlocuteur privilégié),
- mette en place, dans les gares de la ligne 18, une information spécifique sur les discontinuités d'accessibilité (PMR) quand celle-ci n'est pas garantie sur les lignes en correspondance,
- conduise et finance, en liaison avec les collectivités territoriales, une étude sur les possibilités de construire des parc-relais associés aux gares de la ligne 18 ;
- lance une étude de pôle, toujours en liaison avec les collectivités territoriales et le STIF :
  - permettant d'éviter ou au moins de réduire la congestion routière de la rue de la Porte de Buc et de son croisement avec la rue des Chantiers dans le développement de l'offre d'intermodalité et d'accessibilité à la gare GPE et à la gare SNCF ;
  - permettant de déterminer les aménagements multimodaux de Saint-Quentin-Est nécessaires au rabattement sur cette gare des usagers venant du quartier de Saint-Quentin-Université ;

**Recommande notamment que la Société du Grand Paris :**

- se positionne sur la disparition de 2,4 ha de l'espace boisé classé (EBC) entraînés par le passage du viaduc et la construction du site de maintenance et étudie, avec la commune de Palaiseau, concernée par cette destruction partielle de l'EBC, dans quel secteur et sur quelle superficie, elle pourrait être amenée à faire des propositions de compensation ;
- étudie la faisabilité d'un doublement des voies dans certaines des gares comprises sur le tronçon Orly-Palaiseau permettant d'assurer une desserte express des gares du plateau de Saclay ;



- prenne contact avec l'ASN pour l'éclairer sur les risques pouvant être générés par CISBIO eu égard à une évolution probable de l'accident de référence relatif à cette installation ;
- définisse au cas par cas et sans ambiguïté les « zones sensibles » permettant d'affiner le périmètre pour lequel des référés préventifs seront nécessaires, et que les demandes des riverains situés à proximité de cette zone soient étudiées et prises en charge (étude et financement de référés-constats) s'ils sont réellement impactés ;
- mène, en liaison avec les communes concernées, une politique visant à maîtriser le foncier à proximité des futurs tronçons pour limiter l'emballement des prix et permettre l'accès au logement et à l'emploi pour tous, dans des conditions acceptables ;
- prévoit des mesures conservatoires permettant :
  - au niveau de la gare Aéroport d'Orly, le prolongement ultérieur de la ligne 18 vers l'Est jusqu'au RER D ;
  - au niveau du quartier Camille Claudel et si le choix ultérieur en était fait, d'implanter une gare dans ce quartier.

**Mais surtout recommande que la Société du Grand Paris :**

- respecte, comme elle s'y est engagée, la ZPNAF ;
- prenne, en liaison avec les exploitants agricoles concernés par l'implantation du viaduc, les mesures nécessaires pour assurer la continuité des activités agricoles ;
- se donne, avec sa maîtrise d'œuvre, les moyens d'une connaissance fine des sols avant d'entreprendre toute action de forage ;
- s'engage à partager avec les acteurs locaux et la population des villages impactés par le passage du viaduc les résultats des études sur l'insertion paysagère (sous forme de maquettes ou d'expositions notamment) en vue de retenir les solutions les plus adaptées à l'environnement ;

**EN CONCLUSION la commission d'enquête à L'UNANIMITE de ses membres** donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire au projet de réalisation du cinquième tronçon de la ligne 18 Verte entre Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers sous les 3 RESERVES suivantes :

**RESERVES** : (Si les réserves ne sont pas levées par le maître d'ouvrage, l'avis est réputé défavorable)

**RESERVE 1**

La commission d'enquête qui souscrit totalement à la pose systématique de systèmes antivibratoires entre le sol et les rails sur tout le tracé souterrain estime indispensable l'identification des zones les plus vulnérables par des simulations et des mesures physiques in situ et l'ajout de systèmes antibruit complémentaires en tant que de besoin au droit de ces zones.

**La commission d'enquête demande donc que la SGP prenne l'engagement:**

- **pour la partie en souterrain, que ces simulations (ou mesures in situ) soient effectuées par un organisme totalement indépendant du maître d'ouvrage et de second regard, seul habilité à prescrire, en fonction des résultats obtenus, le type de solution complémentaire que la SGP devra déployer pour que les nuisances vibratoires ne soient plus gênantes en surface ;**
- **pour la partie en viaduc – notamment entre CEA-Saint-Aubin et Saint-Quentin-Est, que les simulations nécessaires et les mesures physiques in**

situ soient également effectuées notamment au droit du passage devant les lieux d'habitation par un organisme indépendant et de second regard seul habilité à évaluer les vibrations et les effets sonores engendrés par le passage du métro et à définir les dispositifs d'atténuation nécessaires que la SGP devra mettre en place

#### RESERVE 2

L'implantation de la future gare Versailles-Chantiers de la ligne 18 au plus près de la gare SNCF actuelle, entraîne la destruction de l'immeuble du Centre Huit appartenant à l'Eglise Protestante Unie de Versailles. **La commission d'enquête considère essentiel que le Centre Huit puisse poursuivre ses activités, soit en le reconstruisant sur place après l'édification de la gare de la Ligne 18, soit en le reconstruisant en proximité de la gare ; elle demande donc à la SGP que tout projet de reconstruction, quel qu'il soit, recueille l'assentiment de l'Eglise Protestante Unie de Versailles.**

#### RESERVE 3

Le tracé initialement prévu sous le quartier de la Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux présentant des risques certains dus à l'instabilité du sous-sol sous les pavillons de ce quartier, **la commission d'enquête demande à la SGP de retenir le tracé alternatif sous le Golf national proposé et décrit dans son mémoire en réponse.**

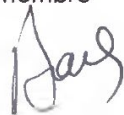
A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

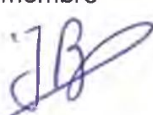
Jean Pierre CHAULET : président



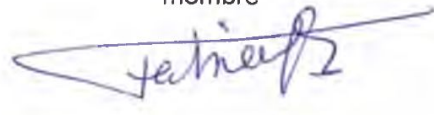
Pierre BARBER :  
membre



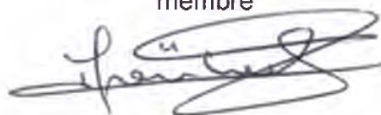
Jacques BERNARD-BOUISSIERES:  
membre



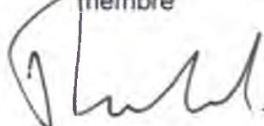
Fabien GHEZ :  
membre



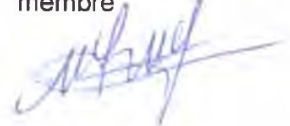
Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre





**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA  
MISE EN COMPATIBILITE DES  
DOCUMENTS D'URBANISME DES  
COMMUNES CONCERNEES PAR LE  
PROJET DE LIGNE 18 VERTE**

S'agissant des PLU, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles suivants du Code de l'urbanisme :

- partie législative, les articles L.153-52 à L.153-58 et L.174-4 ; l'article L.104-1 à L.104-3, s'agissant des évaluations environnementales ;
- partie réglementaire, l'article R.153-14 ; les articles R.104-8 et R.104-9 et suivants s'agissant des évaluations environnementales.

Cinq étapes jalonnent la procédure de mise en compatibilité

#### 1 - L'examen du dossier par le préfet

Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLU approuvé de la commune concernée. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération.

#### 2 - L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville concernée avec le projet faisant l'objet de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet, selon les articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme, d'un examen conjoint de :

- ✓ L'Etat.
- ✓ La Commune.
- ✓ L'EPCI chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).
- ✓ L'EPCI compétent en matière de Programme Local de l'Habitat.
- ✓ L'Autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains.
- ✓ La Région.
- ✓ Le Département.
- ✓ Les Chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultées pour avis à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

Cet examen conjoint se traduira par l'organisation d'une réunion ad hoc à l'initiative de l'État.

#### 3 - L'enquête publique

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la ville concernée.

#### 4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville concernée est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

#### 5 - La Déclaration d'Utilité Publique

La déclaration d'utilité publique sera prise par décret en Conseil d'Etat.

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU. Le document d'urbanisme est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

Enfin, l'article R.153-14 précise notamment :

*« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.*

*Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet ».*

\* \* \*

### **Le contenu du dossier de mise en compatibilité**

Il comprend généralement les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
  - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
  - Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.
- **!** Deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage. Elle fait également apparaître les éléments figurant sur le document graphique éventuellement impactés pour les besoins du projet.
- Deux **listes des emplacements réservés** : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître les évolutions de surface des emplacements réservés impactés par le projet.

Les autres pièces de ce document d'urbanisme ne nécessitent pas d'évolution.

Au cours de cette enquête il y a eu peu d'observations relatives aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme.



Les deux cas les plus notables émanent du maire de Villiers-le-Bâcle et du directeur du CEA de Saclay.

S'agissant de monsieur le maire de Villiers le Bâcle.

Dans une lettre n°5 datée du 25 avril 2016, adressée au président de la commission d'enquête, monsieur le maire fait part de son refus de modifier le règlement du plan d'urbanisme de sa commune. Il écrit notamment :

*« Dans le cadre de la révision du PLU (plan local d'urbanisme) concernant la zone A, la commune ne modifiera pas l'article A 1 occupations et utilisations des sols interdites. Une partie du territoire de la commune se trouve dans la zone non aedificandi du CEA. Dans le futur projet de la ligne 18 en aérien, celle-ci traverse cette zone. La commune de Villiers le Bâcle se prononcera contre toute modification de la ZNA (zone non aedificandi). Elle en appellera à la sécurité publique qui veut que dans une ZNA due au nucléaire on ne construit rien du tout. Nous entendons donner un avis défavorable au projet de métro aérien sur l'ensemble de notre territoire et réitérons notre demande d'une solution de métro enterré. »*

S'agissant de monsieur le directeur du CEA de Saclay.

Dans un courriel n°3985 déposé sur le registre électronique le 26 avril 2016, monsieur le directeur du Centre CEA de Saclay demande de davantage éloigner le futur métro de l'enceinte du CEA de Saclay. Il écrit notamment :

*« Le CEA précise que dans les études de sureté qu'il a réalisées, des mesures ont été préconisées pour éviter toute possibilité d'impact du métro sur les installations nucléaires de base en fonctionnement et toute perturbation vibratoire ou électromagnétique sur les appareils de laboratoires. Parmi ces mesures, il convient de privilégier l'éloignement maximum du tracé effectif en viaduc au Nord de la RD36, sans empiéter sur la ZPNAF, le long des emprises du CEA au-delà de la gare aérienne CEA Saint Aubin vers Villiers le Bâcle. »*

Ces deux cas seront abordés dans les conclusions concernant la mise en compatibilité de chacune des communes impactées.

# 2.1

## **AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ANTONY (92)**

## 2.1.1. Avis motivé de la commission d'enquête

### 2.1.1.1. Situation actuelle

La ville d'ANTONY est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 mai 2008.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 26 septembre 2013.

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

Par ailleurs, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 123-3 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

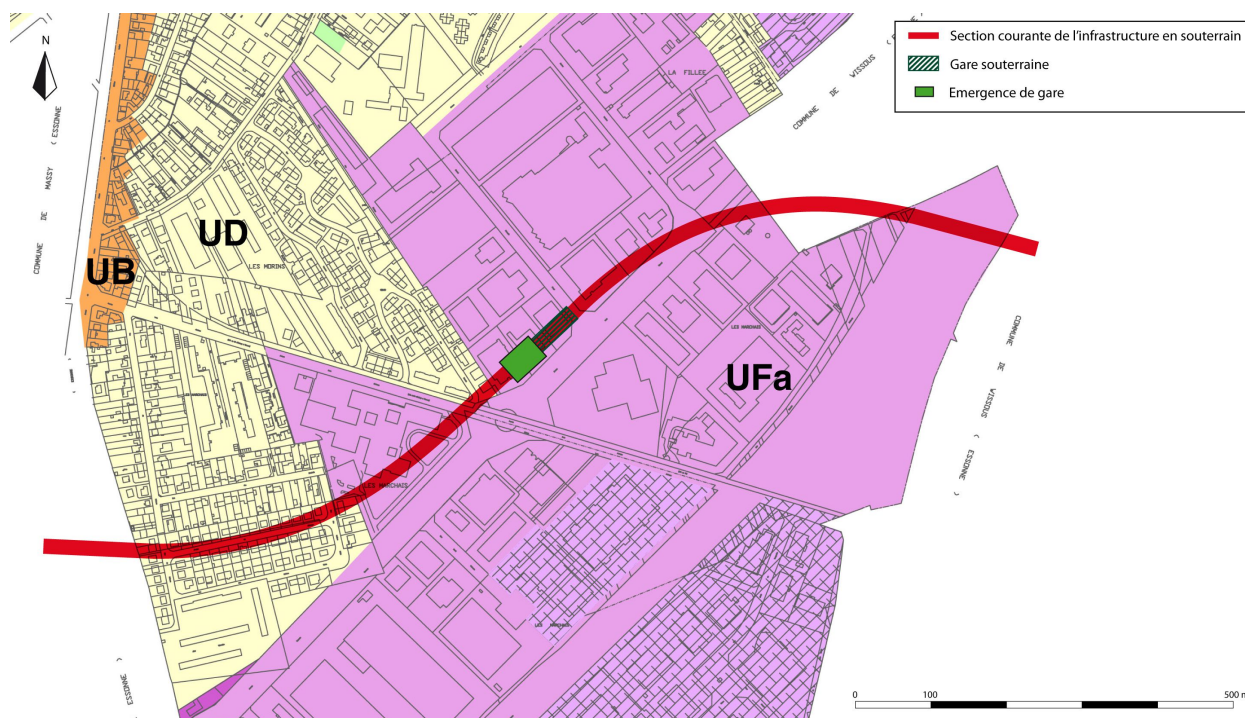
Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'ANTONY sur une longueur totale d'environ **1,1 km**.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Antonympôle » complétée par ses emprises souterraines.

Le tracé est implanté sur deux zones urbaines distinctes du PLU de la ville d'ANTONY : la zone UD et la zone UFa.

#### Extrait du plan de zonage de la ville d'Antony faisant apparaître les éléments du projet



### 2.1.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé ci-après des motifs des changements apportés devra être inséré dans le document, à la fin de la

«TROISIEME PARTIE : CHOIX ET JUSTIFICATION DU PROJET D'AMENAGEMENT»:

## **2.5 - LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS :**

### **Exposé des motifs des changements apportés**

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

*Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

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

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

## 2.1.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Bien qu'il ne cite pas expressément le réseau de transport public du Grand Paris, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce.

## 2.1.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation

Le PLU de la ville d'ANTONY ne comporte pas d'orientations d'aménagement et de programmation

## 2.1.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

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

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b></p> <p>Le règlement comporte une annexe I « Définitions » dans laquelle aucune définition des CINAPSIC ne figure, ce qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement</b></p>	
<p><b>Zone UD :</b></p> <p><b>Les articles UD 1 et 2 sont compatibles avec le projet.</b> La zone UD n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p><b>Zone UFa :</b></p> <p><b>Les articles UFa 1, 2, 9 et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p> <p><b>L'article UFa 6 indique :</b></p> <p>« 6.1 Les constructions doivent être réalisées à 12 m de l'alignement des voies publiques ou de la limite des voies privées existantes ou à créer ou des limites d'emprises publiques.</p> <p>6.2 Pour les terrains d'angle, la distance de 12 m ne s'applique que sur une voie. La distance par rapport à l'autre voie est de 6 m minimum des voies publiques ou à la limite d'emprise des voies privées existantes ou à créer.</p> <p>6.3 Pour les terrains contigus d'une voie privée et non desservis par elle, les règles de retrait qui s'appliquent par rapport à cette voie sont celles de l'article 7. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UFa 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare « Antonypôle ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UFa 6 est la suivante :</b></p> <p>« 6.4 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>L'article UFa 7 indique notamment :</b></p> <p>« 7.1 Les constructions doivent obligatoirement s'écarter des limites séparatives d'une distance comptée horizontalement de tout point de la façade et égale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à la hauteur de la façade intéressée, avec un minimum de 6 m, si celle-ci comporte des baies éclairant une ou des pièces principales,</li> <li>- à la moitié de ladite hauteur avec un minimum de 6 m si celle-ci ne comporte pas de baies éclairant une ou des pièces principales. »</li> </ul> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UFa 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare « Antonypôle ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UFa 7 est la suivante :</b></p> <p>« 7.3 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>L'article UFa 8 indique notamment :</b></p> <p>« La distance entre constructions sur un même terrain doit respecter les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 6 m, si la façade la plus basse comporte des baies éclairant une ou des pièces</li> </ul>	



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>principales, - La hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 6 m, si cette dernière ne comporte pas de baies éclairant une ou des pièces principales et que la façade la plus haute en comporte, - Au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 4 m, si les 2 façades ne comportent pas de baies éclairant une ou des pièces principales. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UFa 8 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare « Antonypôle ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UFa 8 est la suivante :</b> « Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. ».</p>
<p>L'article UFa 12 ne fixe aucune prescription particulière pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public. Les dispositions de l'article 12 offrent donc la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Toutefois, l'article UFa 12 indique : « Lors de toute opération de construction neuve ou de transformation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après : (...) Commerce : 20 % de la surface hors œuvre nette ».</p> <p>Le programme des gares pouvant contenir des locaux affectés aux commerces, ces dispositions présentent des dispositions contraignantes.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UFa 12 est la suivante :</b> « Lors de toute opération de construction neuve ou de transformation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après : (...) Commerce : 20 % de la surface hors œuvre nette. <i>Cette disposition ne s'applique pas aux locaux affectés aux commerces au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p>L'article UFa 13 indique notamment : « Les marges de recul prévues dans les articles précédents doivent être obligatoirement plantées en pleine terre. Les marges d'isolement latérales et en fonds de parcelles doivent être plantées dans les mêmes conditions sur une profondeur minimum respective de 2,50 m et 3 m depuis les limites séparatives de parcelle. Elles doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 50 m<sup>2</sup> d'espace vert, au minimum. Il est possible de se référer à titre de conseil au cahier de recommandations environnementales annexé au règlement. »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'émergence gare « Antonypôle » du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en d'article UFa 13 est la suivante :</b> « Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>

#### 2.1.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé et aucun Espace Boisé Classé.

#### 2.1.1.7. Liste récapitulative des pièces à modifier

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit, les évolutions nécessaires du PLU d'Antony passeront à la fois par :

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

### 2.1.2. Conclusions de la commission d'enquête.

#### **A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle d'Antony,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle d'Antony ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune d'Antony,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

**Etant donné**, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU d'Antony n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune, qu'aucun courriel n'a été relevé sur le registre électronique mis en place pour cette enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

#### **Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune d'Antony,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune d'Antony afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient

explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,


**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune d'Antony des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Antony selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.1.1** ci-dessus

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



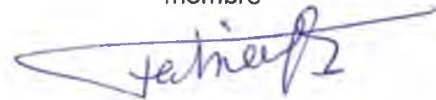
Pierre BARBER :  
membre



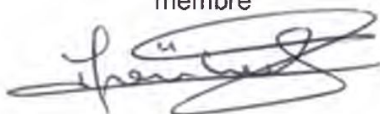
Jacques BERNARD-BOUISSIERES:  
membre



Fabien GHEZ :  
membre



Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre



**2.2**

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA  
MISE EN COMPATIBILITE DU PLU  
DE WISSOUS (91)**

## 2.2.1. Avis motivé de la commission d'enquête

### 2.2.1.1. Situation actuelle

La ville de WISSOUS est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2005.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal date du 05 juillet 2012.

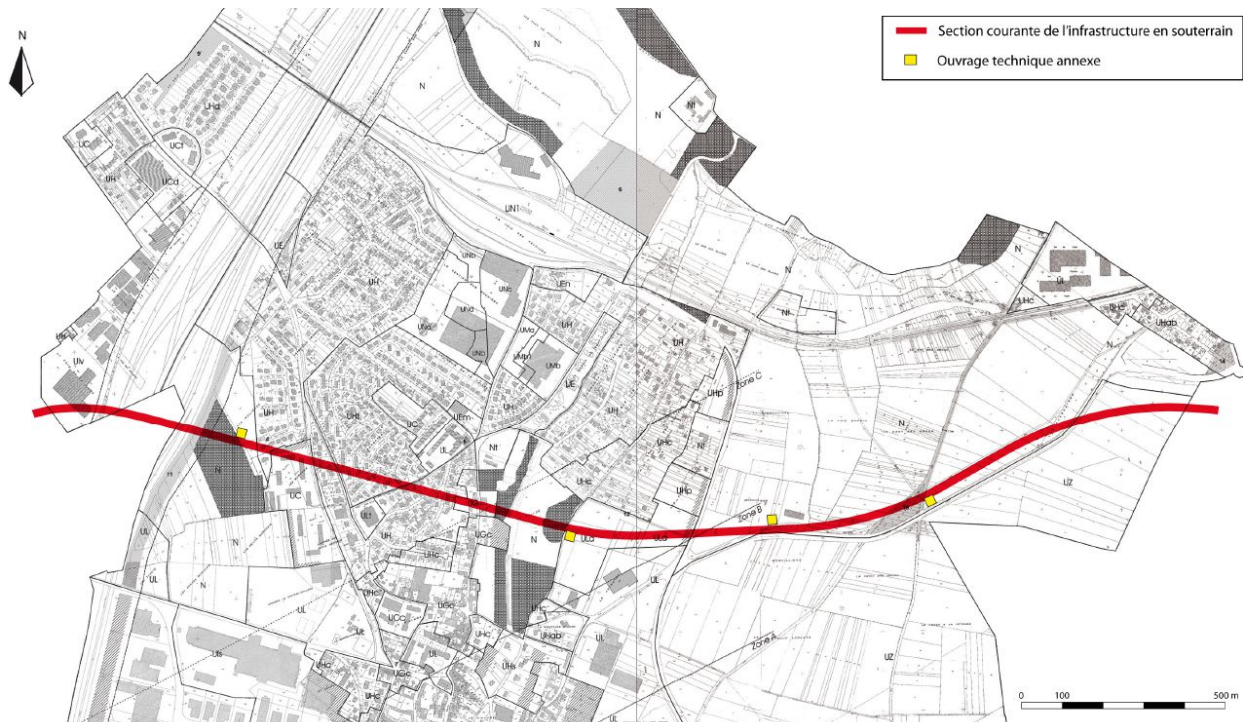
Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de WISSOUS d'Est (à proximité des infrastructures aéroportuaires d'Orly) en Ouest (près des emprises autoroutières des autoroutes A 10 et A 6) en passant par le centre de la ville et sur une longueur d'environ **2,7 km**. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur sept zones distinctes du PLU de la ville de WISSOUS : six zones urbaines et une zone naturelle.

Une partie du tracé concerne la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « du Vaulorin ».

#### Extrait du plan de zonage de la ville de Wissous faisant apparaître les éléments du projet



### 2.2.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé ci-après des motifs des changements apportés devra être inséré dans le document, à la fin du « **CHAPITRE 5 : LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LA REGLE D'URBANISME** », dans la partie « **IV – LES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES PARTICULIERES** » :



## **4.2 - LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS**

### **Exposé des motifs des changements apportés**

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

*Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

*Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10, 12 et 13 du règlement ont été analysés afin de vérifier qu'ils ne comportaient pas de dispositions pouvant interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ou imposer des règles incompatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport. L'analyse a montré la parfaite compatibilité des dispositions du règlement des zones avec les besoins du projet qui n'est donc pas modifié.*

#### 2.2.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Bien qu'il ne cite pas expressément le réseau de transport public du Grand Paris, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU

#### 2.2.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation

Le PLU de la ville de WISSOUS comporte trois orientations d'aménagement qui ne concernent pas les secteurs traversés par le projet.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document.

#### 2.2.1.5. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

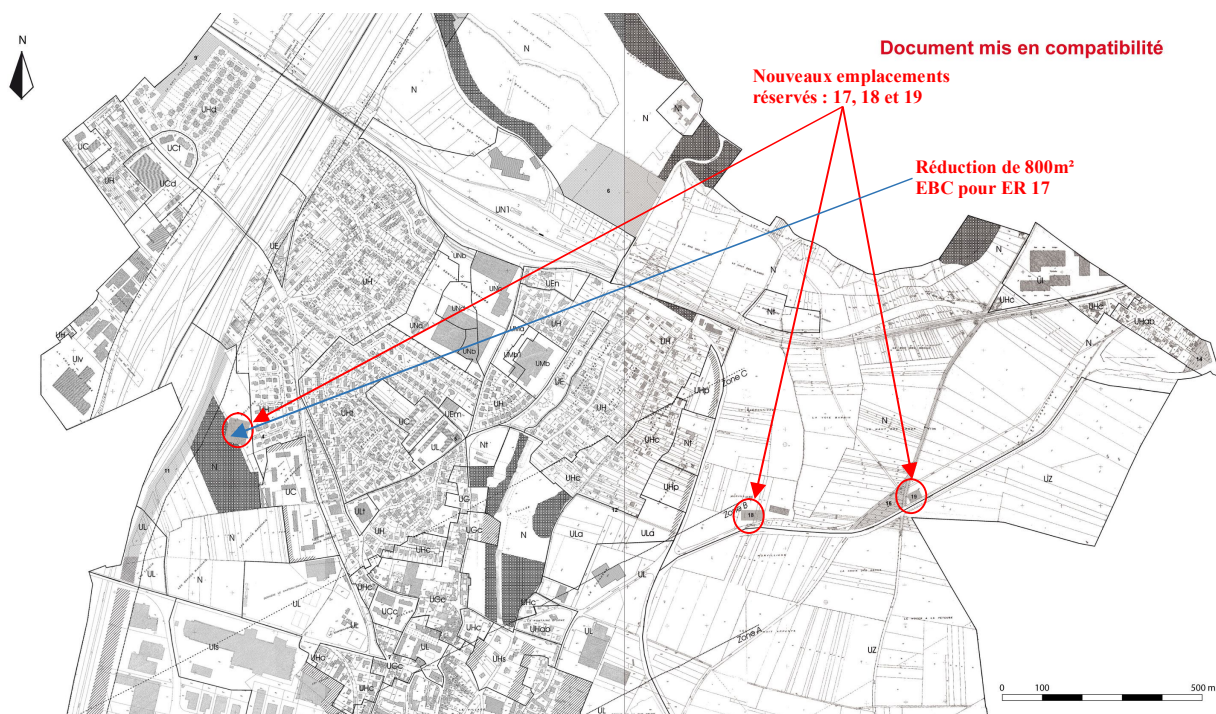
Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante :

- L'Espace Boisé Classé situé en bordure de l'autoroute A 6 est réduit de 800 m2 environ pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe ;
- Trois nouveaux emplacements réservés au bénéfice du Grand Paris sont définis sous les emprises des ouvrages techniques annexes situés en zone naturelle. **Ces emplacements réservés sont identifiés :**
  - N°17 d'une superficie totale d'environ 3 200 m2 ;
  - N°18 d'une superficie totale d'environ 1 500 m2 ;
  - N°19 d'une superficie totale d'environ 800 m2.

**Document en vigueur**



**Document mis en compatibilité**



### 2.2.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

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

Trois nouveaux emplacements réservés au bénéfice du Grand Paris sont définis sous les emprises des ouvrages techniques annexes situés en zone naturelle. Il s'agit des emplacements réservés identifiés suivants :

- N°17 d'une superficie totale d'environ 3 200 m<sup>2</sup> ;
- N°18 d'une superficie totale d'environ 1 500 m<sup>2</sup> ;
- N°19 d'une superficie totale d'environ 800 m<sup>2</sup>.

N° de l'emplacement réservé	Destination	Bénéficiaire
1	Liaison A6 / RN6	Etat
2	Aménagement d'une aire de stationnement	Commune
3	Extension du cimetière	Commune
4	Aménagement d'un accès piéton pour désenclaver la zone NA	Commune
5	Extension de l'école	Commune
6	Bassin de rétention des eaux et aménagement paysager	Commune
7	Alignement de la rue Charles Legros	Commune
8	Aménagement d'une aire d'accueil pour les gens du voyage	Communauté d'Agglomération des Hauts de Bièvre
9	Bassin de retenue des eaux pluviales	Commune
11	Création d'un écran paysager le long de l'A6	Commune
12	Création d'une voie	Commune
13	Création de bassins de retenue	Etat
14	Création d'un rond-point	Commune
15	Elargissement de la voirie (chemin des Groux / rue des Champs)	Commune
16	Équipement public pour le traitement des eaux	Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Vallée de la Bièvre
17	Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)	Société du Grand Paris
18	Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)	Société du Grand Paris
19	Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)	Société du Grand Paris

Document mis en compatibilité

#### 2.2.1.7. Liste récapitulative des pièces à modifier

Pour rendre possible la réalisation du projet, les évolutions passeront à la fois par :

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :



- De réduire un espace Boisé Classé sous les emprises d'un ouvrage technique annexe ;
- De définir trois nouveaux emplacements réservés en zone naturelle N au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises des ouvrages techniques annexes.
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer les nouveaux emplacements réservés au bénéfice de la Société du Grand Paris.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

### **2.2.2. Conclusions de la commission d'enquête.**

#### **A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Wissous,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle de Wissous ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Wissous,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

**Etant donné**, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Wissous n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune, qu'aucun courriel n'a été relevé sur le registre électronique mis en place pour cette enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

**Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Wissous,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Wissous afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Wissous des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Wissous selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.2.1** ci-dessus

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



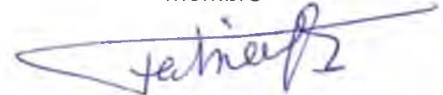
Pierre BARBER :  
membre



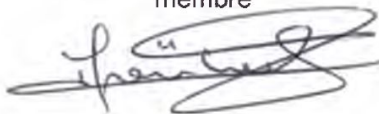
Jacques BERNARD-BOUISSIERES:  
membre



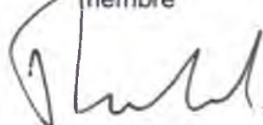
Fabien GHEZ :  
membre



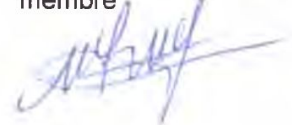
Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre





# 2.3

## **AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MASSY (91)**

### 2.3.1. Avis motivé de la commission d'enquête

#### 2.3.1.1. Situation actuelle

La ville de MASSY est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 11 mars 2010.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur la MECDU pour la DUP du Tram-Train Massy-Evry par arrêté préfectoral du 22 août 2013.

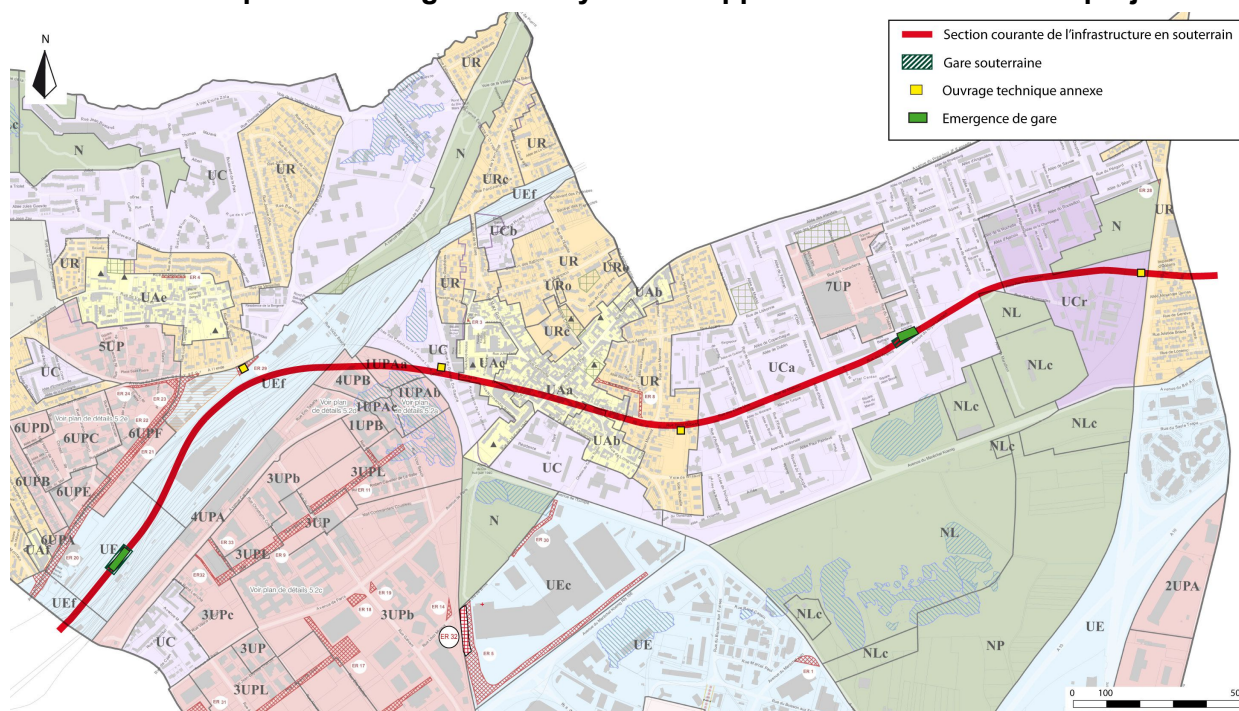
Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MASSY d'Est en Ouest et plus précisément les quartiers Massy-Opéra, Centre-ville et Atlantis (pôle de gare TGV-RER de « Massy Palaiseau »), sur une longueur d'environ **3,9 km**. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Les gares « Massy Opéra » et « Massy Palaiseau » complétées par leurs emprises en souterrain.
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur sept zones distinctes du PLU de la ville de MASSY : six zones urbaines et une zone naturelle.

Une partie du tracé concerne les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) « Carnot Gare TGV » et « Place Victor Basch ».

#### Extrait du plan de zonage de Massy faisant apparaître les éléments du projet



#### 2.3.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé ci-après des motifs des changements apportés devra être inséré dans la partie « 2.2 Justifications et incidences des orientations du PLU sur l'environnement », à la fin du chapitre « II – Justification des limitations à l'utilisation du sol instaurées par le règlement et les évolutions par rapport au PLU » :

**II - 6 La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris**  
**Exposé des motifs des changements apportés**

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

Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

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

#### 2.3.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de MASSY qui donne toute sa place à la future infrastructure.

Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

## 2.3.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation

Le PLU de la ville de MASSY comporte plusieurs orientations d'aménagement dont une, dénommée « Massy Atlantis », concerne des secteurs traversés par le projet, mais uniquement en souterrain. Cela n'empêchera donc en aucune manière le projet.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document.

## 2.3.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

Il convient de modifier la rédaction du règlement d'urbanisme de la ville de Massy sur les points suivants :

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b> Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (aucune mention dans le glossaire en annexe du règlement).</p> <p><b>Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</b></p>	
<p><b>Zone UA, secteurs UAa, UA b et UA c :</b> <b>Les articles UA 1 et 2 sont compatibles avec le projet.</b> La zone UA n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p><b>Zone UC et ses secteurs UCa et UC r :</b> <b>Les articles UC 1, 2, 7, 8, 9, 10 et 13 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p><b>L'article UC 6</b> indique notamment : « 6.4 Les constructions et installations destinées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait d'au moins 1 mètre. 6.5 Dans la zone UC r, les constructions devront être implantées avec un recul d'au moins 5 m par rapport aux emprises de la RN 20 et de la RD 188. » Les dispositions arrêtées par l'article UC 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Massy Opéra ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'alinéa UC 6.5 est la suivante :</b> « 6.5 Dans la zone UC r, les constructions devront être implantées avec un recul d'au moins 5 m par rapport aux emprises de la RN 20 et de la RD 188. <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> »</p>
<p><b>L'article UC 12</b> indique notamment : « 12.5 Pour les équipements publics et les services d'intérêt collectif, le nombre de places à réaliser sera déterminé en fonction des besoins liés à la nature de l'activité avec un minimum d'une place par 500 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher. » Concernant les deux roues, l'article UC 12 indique également : « 12.10 Obligation de réaliser des stationnements pour vélos pour les constructions nouvelles : (...) » La création d'un local dédié aux vélos est également imposée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. » Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Massy Opéra », notamment concernant les normes de stationnement automobile et deux roues. Il convient donc de les exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>De plus, l'article UC 12 indique : « 12.4 Pour les constructions à usage de commerces : 1 place par tranche de 120 m<sup>2</sup> de surface de Surface de Plancher ».</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'alinéa 12.4 de l'article UC 12 est la suivante :</b> « 12.4 Pour les constructions à usage de commerces : 1 place par tranche de 120 m<sup>2</sup> de surface de Surface de Plancher ». » <i>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces et aux activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.</i> »</p> <p><b>La rédaction insérée en fin de partie « Nombre de places exigées » de l'article UC 12 est la suivante :</b> « - Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris et les locaux affectés aux commerces au sein des gares, le nombre de places de stationnement à réaliser pour les véhicules motorisés (et deux roues) doit être estimé en fonction des besoins. »</p>



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>Le programme des gares pouvant contenir des locaux affectés aux commerces, cette disposition présente des dispositions contraignantes.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	
<p><b>Zone UE, secteurs UEf et UEg :</b></p> <p><b>Les articles UE 1, 6, 7, 10 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</b></p>	
<p><b>L'article UE 2 autorise notamment sous conditions :</b></p> <p>« 2.2 Dans le secteur UEf, les constructions et installations de toutes natures à condition qu'elles soient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- directement nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire, réalisées par l'exploitant,</li> <li>- réalisés par les clients de l'activité ferroviaire sur les emplacements mis à leur disposition pour l'exercice d'activités directement liées au service public ferroviaire ou à l'activité de fret (entreposage, stockage, et conditionnement des marchandises). (...)</li> </ul> <p>2.3.6 En outre, dans le secteur UEg :</p> <p>Sont également autorisés, les équipements publics et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et aux transports en commun, les constructions et installations correspondant à des activités liées à la fréquentation du pôle d'échanges et nécessaires aux voyageurs, ainsi que les constructions, installations et dépôts réalisés pour l'exercice d'activités directement liées au service public ferroviaire (entreposage, stockage, et conditionnement de marchandises). »</p> <p>Ces dispositions n'autorisent, en secteur UEf, que les constructions et installations liées au service public ferroviaire. Il convient donc de compléter les dispositions de ce secteur afin d'autoriser le réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Afin de garantir une cohérence entre les rédactions des dispositions sur les deux secteurs traversés par le projet, les dispositions du secteur UEg seront également complétées pour y citer explicitement le réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Ces alinéas ne sont donc pas compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessitent une modification de leur libellé.</b></p> <p>L'article UE 2 indique également :</p> <p>« 2.6 En application de l'article L. 123-2 a) du Code de l'Urbanisme à l'intérieur du périmètre délimité sur le document graphique seuls sont admises les constructions et installations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les travaux ayant pour objet l'adaptation ou la réfection des constructions existantes sont admis. Par ailleurs, sont également autorisées les extensions limitées des constructions existantes.</li> <li>- les constructions nouvelles sont admises dans la limite de 100 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher au global par terrain. »</li> </ul> <p>Ces dispositions interdisent les constructions et installations d'une surface supérieure à 100 m<sup>2</sup>.</p> <p><b>Il convient donc de lieu de lever cette servitude pour les besoins du projet en supprimant le périmètre de constructibilité limitée sous les emprises de l'ouvrage technique annexe. Après modification du plan de zonage, cette partie de l'article sera compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite donc pas de modification de son libellé.</b></p> <p>Enfin, l'article UE 2 de mentionne pas les ICPE qui pourraient être implantées dans la gare de « Massy Palaiseau ». <b>En tout état de cause, ces dernières n'étant pas interdites à l'article UE 1 (secteur UEg) ou assorti de conditions à l'article UE 2, elles sont donc implicitement autorisées.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée à l'alinéa 2.2 est la suivante :</b></p> <p>« 2.2 Dans le secteur UEf, les constructions et installations de toutes natures à condition qu'elles soient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- directement nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire, réalisées par l'exploitant, <b>et au réseau de transport public du Grand Paris,</b></li> <li>- réalisés par les clients de l'activité ferroviaire sur les emplacements mis à leur disposition pour l'exercice d'activités directement liées au service public ferroviaire ou à l'activité de fret (entreposage, stockage, et conditionnement des marchandises). »</li> </ul> <p><b>La rédaction insérée à l'alinéa 2.2 est la suivante :</b></p> <p>« 2.3.6 En outre, dans le secteur UEg :</p> <p>Sont également autorisés, les équipements publics et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et aux transports en commun (<b>y compris le réseau de transport public du Grand Paris</b>), les constructions et installations correspondant à des activités liées à la fréquentation du pôle d'échanges et nécessaires aux voyageurs, ainsi que les constructions, installations et dépôts réalisés pour l'exercice d'activités directement liées au service public ferroviaire (entreposage, stockage, et conditionnement de marchandises). »</p>
<p><b>L'article UE 8 indique notamment :</b></p> <p>« 8.1 Les constructions doivent être implantées de telle sorte que la distance comptée horizontalement entre tous points des façades se faisant face, soit au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment le plus élevé, avec un minimum de 4 m.</p> <p>8.2 Des retraits inférieurs à 4 m, mais au moins égaux à la moitié de la hauteur du bâtiment projeté pourront être autorisés pour l'agrandissement limité des bâtiments existants, restreint à une fois,</p> <p>8.3 Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif qui seraient rendus impossibles par les articles 8.1 et 8.2, et sous réserve de motifs techniques ou architecturaux. »</p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UE 8 est la suivante :</b></p> <p>« 8.3 Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif <b>et pour les constructions et installations</b></p>



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>Cette disposition exonère uniquement les ouvrages techniques annexes des règles fixées par cet article. Il convient d'exonérer également l'urgence gare « Massy Palaiseau » de ces mêmes dispositions.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><i>nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris qui seraient rendus impossibles par les articles 8.1 et 8.2, et sous réserve de motifs techniques ou architecturaux. »</i></p>
<p>L'article UE 9 indique notamment :</p> <p>« 9.1 L'emprise au sol de toute construction ne doit pas excéder :</p> <p>- 65 % de l'unité foncière dans les secteurs Uef et Ueg, (...)</p> <p>9.2 Cette disposition ne s'applique pas pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif qui seraient rendus impossible par l'article 9.1, et sous réserve de motifs techniques ou architecturaux. »</p> <p>Malgré la souplesse accordée aux CINASPIC, cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les emprises de la future gare de « Massy Palaiseau » et pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'alinéa 9.2 est la suivante :</b></p> <p>«9.2 Cette disposition ne s'applique pas pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif qui seraient rendus impossible par l'article 9.1, et sous réserve de motifs techniques ou architecturaux.</p> <p><i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé.»</i></p>
<p>L'article UE 12 indique notamment :</p> <p>« 12.5 Pour les équipements publics et les services d'intérêt collectif, le nombre de places à réaliser sera déterminé en fonction des besoins liés à la nature de l'activité avec un minimum d'une place par 500 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher. »</p> <p>Concernant les deux roues, l'article UE 12 indique également :</p> <p>« 12.10 Obligation de réaliser des stationnements pour vélos pour les constructions nouvelles : (...)</p> <p>La création d'un local dédié aux vélos est également imposée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. »</p> <p>Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'urgence gare « Massy Palaiseau », notamment concernant les normes de stationnement automobile et deux roues. Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>De plus, l'article UE 12 indique :</p> <p>« 12.4 Pour les constructions à usage de commerces : 1 place par tranche de 120 m<sup>2</sup> de surface de Surface de Plancher ».</p> <p>Le programme des gares pouvant contenir des locaux affectés aux commerces, cette disposition présente des dispositions contraignantes.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'alinéa 12.4 de l'article UE 12 est la suivante :</b></p> <p>« 12.4 Pour les constructions à usage de commerces :</p> <p>1 place par tranche de 120 m<sup>2</sup> de surface de Surface de Plancher ».</p> <p><i>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces et aux activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p> <p><b>La rédaction insérée en fin de partie « Nombre de places exigées » de l'article UE 12 est la suivante :</b></p> <p>« - Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris et les locaux affectés aux commerces au sein des gares, le nombre de places de stationnement à réaliser pour les véhicules motorisés (et deux roues) doit être estimé en fonction des besoins. »</p>
<p><b>Zone UR :</b></p> <p><b>Les articles UR 1, 2, 6, 7, 8, 9 et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p>L'article UR 12 indique notamment :</p> <p>« 12.5 Pour les équipements publics et les services d'intérêt collectif, le nombre de places à réaliser sera déterminé en fonction des besoins liés à la nature de l'activité avec un minimum d'une place par 500 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher. »</p> <p>Concernant les deux roues, l'article UR 12 indique également :</p> <p>« 12.10 Obligation de réaliser des stationnements pour vélos pour les constructions nouvelles : (...)</p> <p>La création d'un local dédié aux vélos est également imposée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. »</p> <p>Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'urgence gare « Massy Palaiseau », notamment concernant les normes de stationnement automobile et deux</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de partie « Nombre de places exigées » de l'article UR 12 est la suivante :</b></p> <p>« - Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement à réaliser pour les véhicules motorisés (et deux roues) doit être estimé en fonction des besoins. »</p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>roues. Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	
<p><b>L'article UR 12</b> indique notamment :</p> <p>« 12.5 Pour les équipements publics et les services d'intérêt collectif, le nombre de places à réaliser sera déterminé en fonction des besoins liés à la nature de l'activité avec un minimum d'une place par 500 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher. »</p> <p>Concernant les deux roues, l'article UR 12 indique également :</p> <p>« 12.10 Obligation de réaliser des stationnements pour vélos pour les constructions nouvelles : (...) »</p> <p>La création d'un local dédié aux vélos est également imposée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. »</p> <p>Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'urgence gare « Massy Palaiseau », notamment concernant les normes de stationnement automobile et deux roues. Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UR 13 est la suivante :</b></p> <p>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p><b>Zone 1UPA, secteur UPAA :</b></p> <p><b>L'article 1UPA 1 est compatible avec le projet</b> et n'est pas concerné par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p>Il convient de vérifier si les occupations et utilisations des sols soumises à des conditions particulières dans l'article 1UPA 2 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris, au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>L'article 1UPA 2 impose notamment des conditions restrictives dans les secteurs inondables :</p> <p>« 2.2 Dans les secteurs soumis aux risques d'inondation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les constructions et installations de toute nature peuvent être refusées ou soumises à des prescriptions spéciales si les travaux projetés sont de nature à porter atteinte à la sécurité ou à la salubrité publique (article R. 111-2 du Code de l'Urbanisme). Le refus ou les prescriptions résultent de l'analyse de la situation, des caractéristiques, de l'importance ou de l'implantation du projet.</li> <li>- les sous-sols peuvent être autorisés à condition que leur utilisation soit strictement limitée au stationnement des véhicules. Les places de stationnement ne doivent pas être boxées, les locaux à usage de cave sont interdits.</li> <li>- les constructions sont autorisées à condition que la cote du premier plancher du rez-de-chaussée soit surélevée par rapport au terrain naturel de 0,5 m ou 1 m en fonction des indications figurant sur le document graphique. »</li> </ul> <p>Le tracé en souterrain est susceptible de traverser un secteur soumis aux risques d'inondation dans la zone 1UPA. Or, le deuxième alinéa du paragraphe</p> <p>2.2 limite strictement les vocations des sous-sols pouvant y être autorisés et ne permet pas la réalisation des constructions et installations nécessaires au projet. Il convient donc de compléter cette disposition afin d'autoriser le réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Parmi ses autres dispositions, l'article 1UPA 2 autorise également sous conditions :</p> <p>« 2.3 Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire. »</p> <p>Cette disposition n'autorise que les constructions et installations liées à l'activité ferroviaire. Il convient donc de compléter cette disposition afin d'autoriser le réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'alinéa 2.2 est la suivante :</b></p> <p>« 2.2 Dans les secteurs soumis aux risques d'inondation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (...)</li> <li>- les sous-sols peuvent être autorisés à condition que leur utilisation soit strictement limitée au stationnement des véhicules ou qu'ils soient nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Les places de stationnement ne doivent pas être boxées, les locaux à usage de cave sont interdits.</li> <li>- (...) »</li> </ul> <p><b>La rédaction insérée au sein de l'alinéa 2.3 est la suivante :</b></p> <p>« 2.3 Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire et au réseau de transport public du Grand Paris ».</p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Zone 4UPB :</b> Les articles 4UPB 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone 4UPB n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p><b>Zone N et son secteur NL :</b> L'article N 1 est compatible avec le projet et n'est pas concerné par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p>L'article N 2 autorise notamment sous conditions : « 2.3 Dans le secteur N de Vilgénis peuvent être autorisées les aires de stationnement paysagées privées, sous réserve qu'elles ne portent pas atteinte à la qualité paysagère et écologique de ces espaces. (...)» 2.5 Dans le secteur NL, peuvent être autorisés, sous réserve qu'ils ne portent pas atteinte à la qualité paysagère et écologique de ces espaces : - les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à condition d'être destinés aux sports et aux loisirs ou d'intérêts liés à cette vocation, - les équipements légers destinés à recevoir du public et des loisirs, - les parcs de stationnement paysagés. (...)» 2.9 Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire. » Cette disposition n'autorise que les CINASPIC liées à l'activité ferroviaire. Il convient donc de compléter cette disposition afin d'autoriser le réseau de transport public du Grand Paris. <b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'alinéa 2.3 est la suivante :</b> « 2.9 Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire <b>et au réseau de transport public du Grand Paris</b> ».</p>

#### 2.3.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés est repris afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°29.

Extrait tableau en vigueur :

29	Station BP UEF	Commune	1 090 m <sup>2</sup> environ	Aménagement de voirie d'accès au secteur Vilmorin 4
----	----------------	---------	------------------------------	---

Extrait tableau après mise en compatibilité :

29	Station BP UEF	Commune	200 m <sup>2</sup> environ	Aménagement de voirie d'accès au secteur Vilmorin 4
----	----------------	---------	----------------------------	---

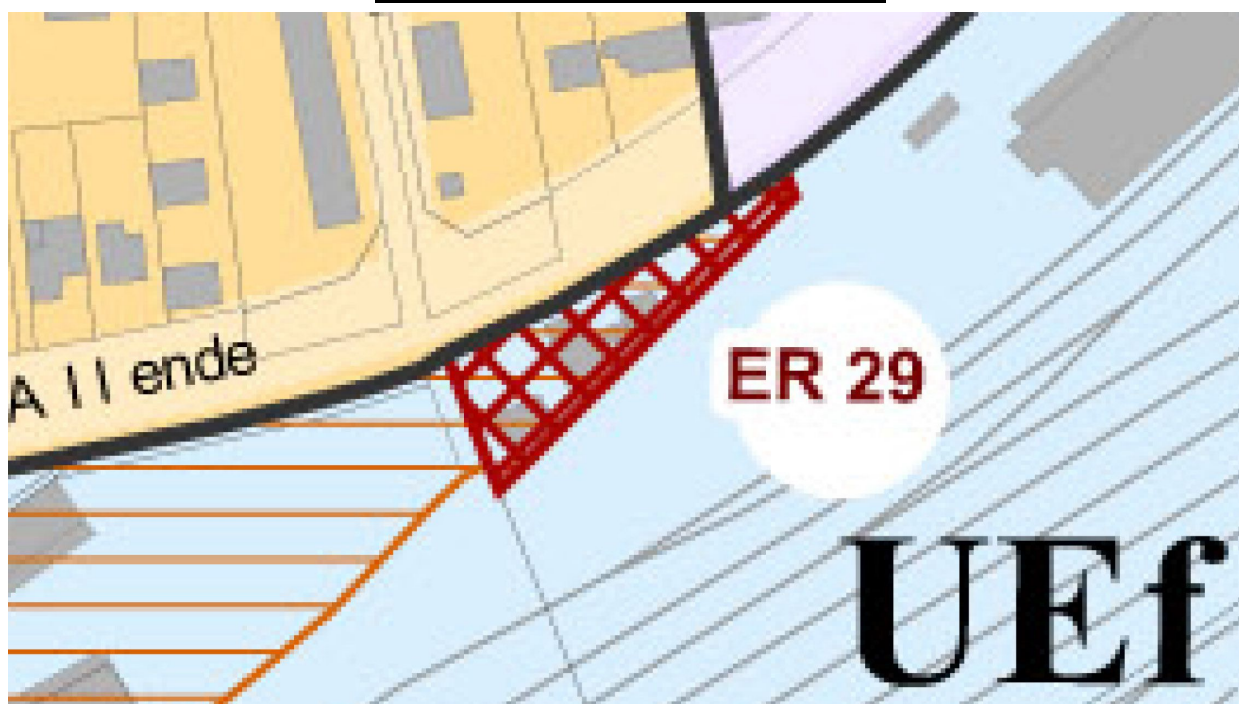
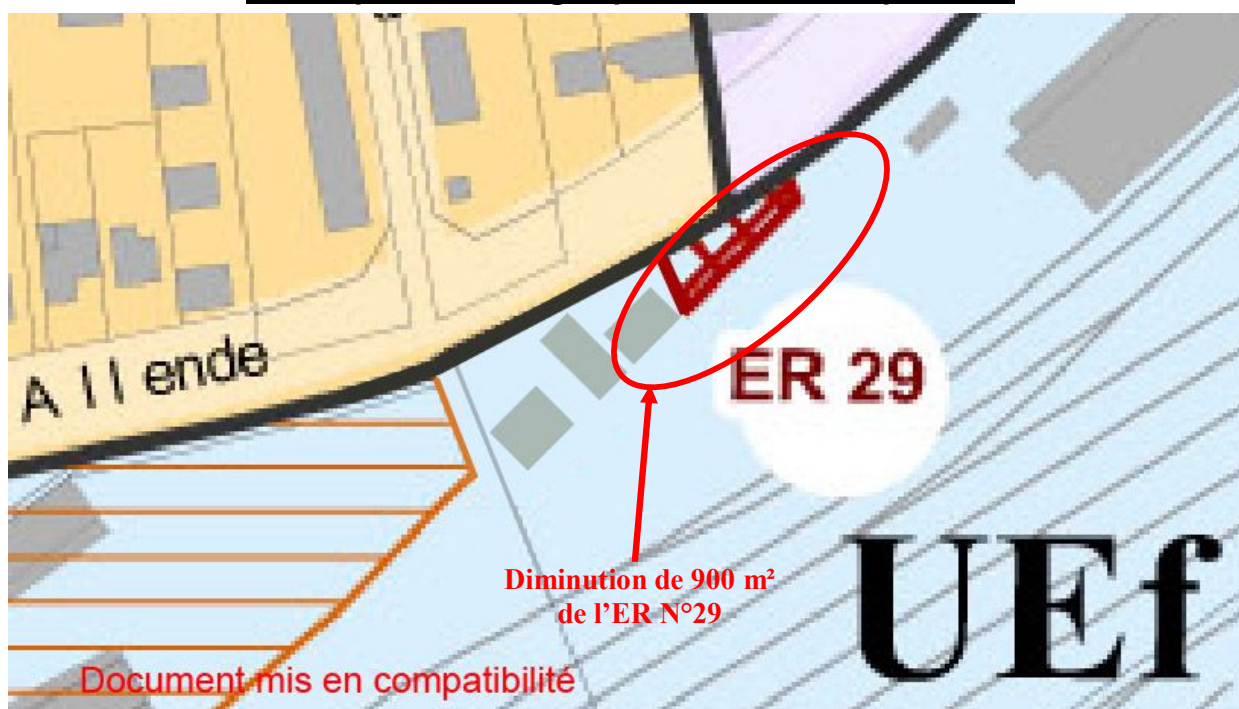
#### 2.3.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

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

Il convient de réduire sous l'emprise d'un ouvrage technique annexe :

- L'emplacement réservé n°29 destiné à la « Station BP UEF - Aménagement de voirie d'accès au secteur Vilmorin 4 » au bénéfice de la Commune, sur une surface d'environ 900 m<sup>2</sup>.
- Le périmètre de constructibilité limitée défini selon l'article L. 151-41, 5° alinéa du Code de l'Urbanisme sur une superficie d'environ 900 m<sup>2</sup>.



Extrait plan de zonage en vigueurExtrait plan de zonage après mise en compatibilité

## 2.3.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

Pour rendre possible la réalisation du projet, les évolutions passeront à la fois par:

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emplacement réservé n°29 et le périmètre de constructibilité limitée sous les emprises d'un ouvrage technique annexe.
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin modifier la superficie de l'emplacement réservé n°29.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

### **2.3.2. Conclusions de la commission d'enquête.**

#### **A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Massy,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle de Massy ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 4 dans la commune de Massy,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

**Etant donné**, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Massy n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune, qu'aucun courriel n'a été relevé sur le registre électronique mis en place pour cette enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

#### **Après avoir observé :**

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



- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Massy,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Massy afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

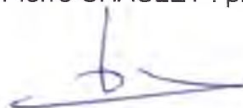
**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Massy des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Massy selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.3.1** ci-dessus

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



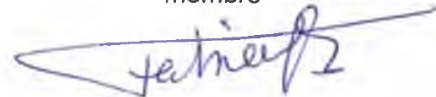
Pierre BARBER :  
membre



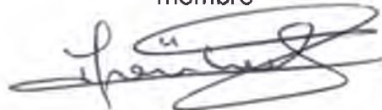
Jacques BERNARD-BOUISSIÈRES:  
membre



Fabien GHEZ :  
membre



Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre



# 2.4

## **AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PALAISEAU (91)**

## 2.4.1. Avis motivé de la commission d'enquête

### 2.4.1.1. Situation actuelle

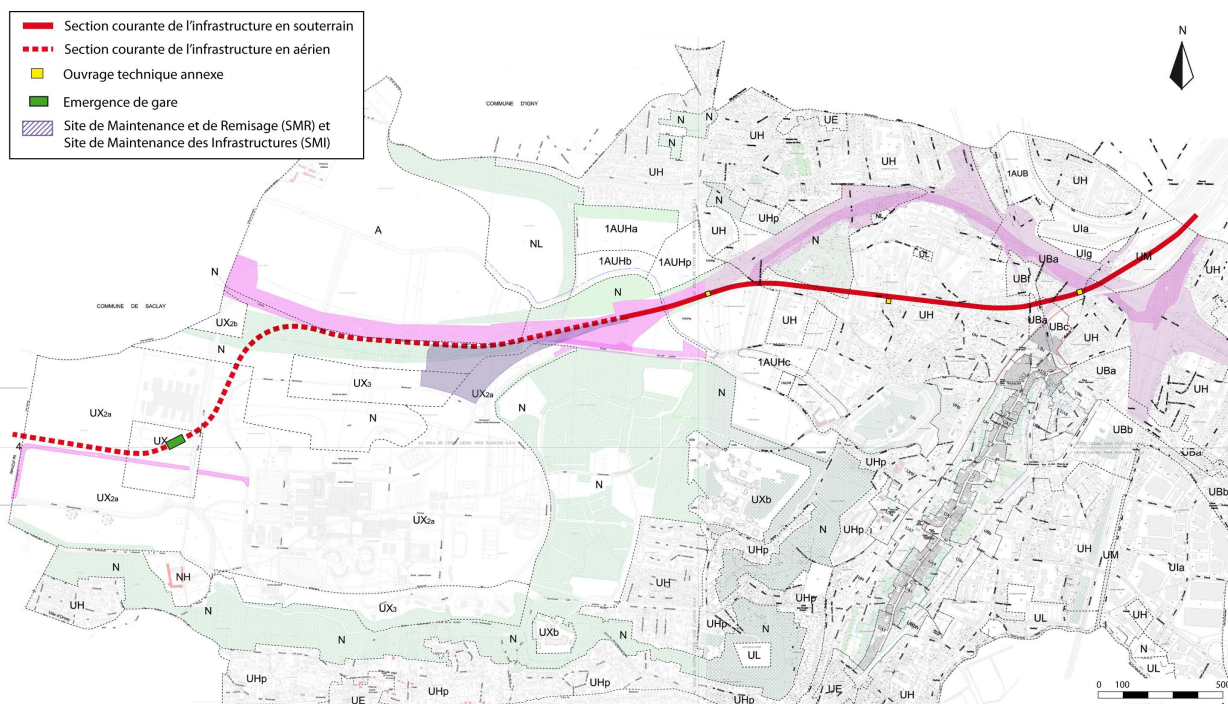
La ville de PALAISEAU est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 12 juillet 2006.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une révision simplifiée n°4 approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 26 juin 2013.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de PALAISEAU sur sa partie septentrionale d'Est en Ouest dans les quartiers « Centre-Nord », « Pileu » et « Plateau-Ouest » et sur une longueur d'environ **5 km**. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Une section de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare de « Palaiseau » ;
- Le SMR/SMI en bordure de la RD 36, au Nord de l'Ecole Polytechnique, d'une superficie d'environ 8 ha ;
- L'implantation de trois ouvrages techniques annexes.

Extrait du plan de zonage de la ville de Palaiseau faisant apparaître les éléments du projet



### 2.4.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé des motifs des changements apportés devra être inséré dans le document, dans la partie « **II. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD** » à la fin du chapitre « **B. JUSTIFICATIONS DES MESURES REGLEMENTAIRES** » :

**d) La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris : Exposé des motifs des changements apportés**

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

**Les documents graphiques et le règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui

*s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

#### 2.4.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de PALAISEAU qui donne toute sa place à la future infrastructure.

Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

#### 2.4.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation

Parmi les Orientations d'Aménagement et de Programmation relatives à certains secteurs du territoire communal, deux évoquent le projet de réseau de transport public du Grand Paris

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avère donc au cœur du projet urbain décrit par ces deux orientations d'aménagement et de programmation.

Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

#### 2.4.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des espaces boisés classés

L'infrastructure souterraine passe sous un espace boisé classé, sans le remettre en cause.

Il s'agit d'un boisement en zone N au lieu-dit « *La Vallée* ».

En l'espèce, le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris étant prévu pour passer sous l'emprise de cet EBC, il ne remet nullement en cause la protection du boisement.

En revanche, le tracé en viaduc traverse un second espace boisé classé de la zone N, aux abords de la RD 36. Une partie du SMR/SMI est également implantée sur cet EBC.

Le projet remet donc en en cause partiellement la destination de cet EBC. Il convient de réduire pour partie ce dernier au droit des emprises du tracé en viaduc et du SMR/SMI afin de permettre la réalisation du projet.

Au regard de la sensibilité environnementale de la zone concernée, la caractérisation de l'état initial et le détail des effets du projet sur l'environnement ainsi que les mesures prises par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire et si besoin compenser les incidences du projet sur l'environnement sont présentées dans l'étude d'impact du présent dossier d'enquête publique (Pièce G).

#### 2.4.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>            Une définition figure dans le lexique du règlement :  <i>« EQUIPEMENT COLLECTIF            Bien appartenant à une personne morale de droit public ou de droit privé et qui a vocation à contribuer à l'intérêt général. »</i>  <b>Cette définition est suffisamment large pour que le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place sans que l'on ait besoin de l'amender.</b></p>	
<p><b>Zone UB, secteurs UBa et UBc</b>  <b>Les articles UB 1, 2, 8, 9 et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p><b>L'article UB 6</b> indique notamment :  <i>« 6.1. - Dispositions générales applicables à l'exception des secteurs UBc et UBf :            Toute construction nouvelle doit être implantée à 4 m au moins de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue. (...)</i>  <b>6.3- Dans les secteurs UBc et UBf</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UB 6</b></p>



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>• Si aucune marge de reculement ne figure au document graphique, toute construction nouvelle doit être implantée à l'alignement ou de la limite qui s'y substitue, ou en retrait d'au moins un mètre. (...) »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UB 7, notamment en secteur UBa, imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé</b></p>	<p><b>est la suivante :</b></p> <p>« 6.1. - Dispositions générales applicables à l'exception des secteurs UBc et UBf : Toute construction nouvelle doit être implantée à 4 m au moins de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue. <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>
<p><b>L'article UB 7</b> indique notamment :</p> <p>« 7.6. Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</p> <p>• Pour des raisons techniques, les dispositions précédentes peuvent ne pas s'appliquer à l'implantation des constructions, installations, ouvrages techniques et aménagements nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif. En ce cas, les constructions, installations, ouvrages techniques et aménagements nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif doivent s'implanter en retrait de deux mètres minimum des limites de propriété. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UB 7, imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'alinéa UB 7.6 est la suivante :</b></p> <p>« • <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>
<p><b>L'article UB 12</b> indique notamment :</p> <p>« 12.5. Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à l'exclusion du secteur UBf :</p> <p>12.5.1. Pour toutes les constructions nouvelles</p> <p>• Cas général, il sera exigé,</p> <p>· équipements couverts et fermés : 1 place minimum pour 100 m<sup>2</sup> de SHON.</p> <p>· équipements de plein air : 1 place minimum par 250 m<sup>2</sup> d'emprise foncière</p> <p>· Fréquentation spécifique : Dans le cas où les besoins en stationnement sont par définition inférieurs ou supérieurs au cas général, telles école maternelle, maison de retraite..., il sera exigé le nombre de places correspondant aux besoins réels du personnel et des visiteurs. (...)</p> <p>12.7. Stationnement deux roues :</p> <p>12.7.1. en zone UB et tous les secteurs, à l'exclusion du secteur UBf :</p> <p>• Il est exigé pour toute construction nouvelle : (...)</p> <p>13.. 1 m<sup>2</sup> affectés au stationnement des deux roues par tranche de 200 m<sup>2</sup> de SHON réalisés pour les autres constructions. »</p> <p>Les dispositions concernant les normes de stationnement deux roues peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UB 12 est la suivante :</b></p> <p>« 12.7. Stationnement deux roues :</p> <p>12.7.1. en zone UB et tous les secteurs, à l'exclusion du secteur UBf :</p> <p>• Il est exigé pour toute construction nouvelle : (...)</p> <p>- 1 m<sup>2</sup> affectés au stationnement des deux roues par tranche de 200 m<sup>2</sup> de SHON réalisés pour les autres constructions.</p> <p>- <i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.</i></p> <p>»</p>
<p><b>L'article UB 13</b> indique notamment :</p> <p>« 13.2 – Les espaces libres :</p> <p>Pour qu'une surface soit considérée comme non imperméabilisée, il faut au minimum 60 cm de profondeur de terre végétale mesurés à partir du niveau du terrain naturel avant travaux. Cette surface doit être aménagée en jardin ou plantée et ne pas être imperméabilisée afin de ne pas entraver la pénétration gravitaire des eaux pluviales.</p> <p>13.2.1. En secteur Uba</p> <p>40 % au minimum de la surface du terrain doit être laissé en espace libre. (...)</p> <p>13.2.3. En secteur Ubb et Ubc pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</p> <p>Non réglementé.</p> <p>13.3. Préservation des boisements existants et obligation de planter :</p> <p>Les plantations existantes doivent être maintenues dans toute la mesure du possible.</p> <p>· Pour les parcelles et les parties de parcelles plantées, l'implantation de la construction nouvelle devra se faire en abattant le minimum d'arbres de <math>\varnothing \geq 15</math> cm mesuré à 1 m du sol et dans le cas d'abattage obligatoire, les plantations seront remplacées par des plantations de qualité au moins</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UB 13 est la suivante :</b></p> <p>« 13.5 – <i>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>équivalente.</p> <p>· Pour les parcelles et les parties de parcelles peu ou non plantées, il sera planté au moins un arbre en haute tige par tranche de 200 m<sup>2</sup> de terrain, et à plus de 4 m de toute construction. (...) »</p> <p>Les dispositions du secteur Uba s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	
<p><b>Zone UH</b></p> <p><b>Les articles UH 1, 2, 6, 8 et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p>L'article UH 7 indique notamment :</p> <p>« 7.6. Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :</p> <p>· Pour des raisons techniques, les dispositions précédentes peuvent ne pas s'appliquer à l'implantation des constructions, installations, ouvrages techniques et aménagements nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif. En ce cas, les constructions, installations, ouvrages techniques et aménagements nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter sur les limites séparatives ou avec un retrait inférieur à 2,50 m. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UH 7, imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UH 7 est la suivante :</b></p> <p>« <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> »</p>
<p>L'article UH 9 indique notamment :</p> <p>« 9.4. Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</p> <p>· L'emprise au sol après travaux ne devra pas excéder 60 % de l'assiette du terrain (y compris l'emprise au sol des bâtiments annexes, garages et dépendances qui doit rester inférieure à 10 % de l'assiette du terrain). »</p> <p>Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser une emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UH 9 est la suivante :</b></p> <p>« <i>· Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol n'est pas réglementée.</i> »</p>
<p>L'article UH 12 indique notamment :</p> <p>« 12.4. Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :</p> <p>12.4.1. Pour toutes les Constructions nouvelles</p> <p>· Cas général, il sera exigé,</p> <p>· équipements couverts et fermés : 1 place minimum pour 100 m<sup>2</sup> de SHON.</p> <p>· équipements de plein air : 1 place minimum par 250 m<sup>2</sup> d'emprise foncière.</p> <p>· Fréquentation spécifique : Dans le cas où les besoins en stationnement sont par définition inférieurs ou supérieurs au cas général, telles école maternelle, maison de retraite..., il sera exigé le nombre de places correspondant aux besoins réels du personnel et des visiteurs. (...)</p> <p>12.6. Stationnement deux roues :</p> <p>· Il est exigé pour toute construction nouvelle : (...)</p> <p>13. 1 m<sup>2</sup> affectés au stationnement des deux roues par tranche de 200 m<sup>2</sup> de SHON réalisés pour les autres constructions. »</p> <p>Les dispositions concernant les normes de stationnement deux roues peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UH 12 est la suivante :</b></p> <p>« 12.6. Stationnement deux roues :</p> <p>· Il est exigé pour toute construction nouvelle : (...)</p> <p>- 1 m<sup>2</sup> affectés au stationnement des deux roues par tranche de 200 m<sup>2</sup> de SHON réalisés pour les autres constructions.</p> <p>- <i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction</i></p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>L'article UH 13 indique notamment :</p> <p>« 13.2 Les espaces libres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour qu'une surface soit considérée comme non imperméabilisée, il faut au minimum 60 cm de profondeur de terre végétale mesurés à partir du niveau du terrain naturel avant travaux.</li> <li>• 40 % au minimum de la surface du terrain doit être laissé libre de toute construction ou infrastructure, sauf dispositions particulières ci-après. Cette surface doit être aménagée en jardin ou plantée et ne pas être imperméabilisée afin de ne pas entraver la pénétration gravitaire des eaux pluviales. (...)</li> </ul> <p>13.4. Préservation des boisements existants et obligation de planter :</p> <p>Les plantations existantes doivent être maintenues dans toute la mesure du possible.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour les parcelles et les parties de parcelles plantées, l'implantation de la construction nouvelle devra se faire en abattant le minimum d'arbres de <math>\varnothing \geq 15</math> cm mesuré à 1 m du sol et dans le cas d'abattage obligatoire, les plantations seront remplacées par des plantations de qualité au moins équivalente.</li> <li>• Pour les parcelles et les parties de parcelles peu ou non plantées, il sera planté au moins un arbre en haute tige par tranche de 200 m<sup>2</sup> de terrain, et à plus de 4 m de toute construction. »</li> </ul> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UH 13 est la suivante :</b></p> <p>« 13.6 - <b>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris :</b>  <b>Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</b></p>
<p><b>Zone UX, secteurs UX&amp; et UX2a</b></p> <p>Les articles UX 1, 6, 8, 9 et 10 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p>Le SMR/SMI du projet de réseau de transport public du Grand Paris est implanté sur les zones UX, A et N qui n'ont pas toutes vocation à accueillir ce type d'équipement et de cette importance. Les emprises du SMR/SMI sont donc reclassées en zone UX, plus particulièrement en secteur UX2a dont la vocation est plus conforme à la nature du projet (constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif), avec la création d'un sous-secteur spécifique UX2agp.</p> <p>Les règles de la zone UX sont donc adaptées pour permettre l'implantation du SMR/SMI. Des dispositions spécifiques pour le nouveau sous-secteur UX2agp sont ajoutées.*</p> <p>* Pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, la zone UX2 est mise en compatibilité en lieu et place de la zone UM.</p>	<p>La rédaction insérée à la fin du deuxième alinéa décrivant les secteurs dans le paragraphe « Caractère de la zone » est la suivante :</p> <p>« Cette zone est constituée par : (...)  un secteur UX2a, qui correspond à la grande majorité du territoire du futur quartier, destiné à accueillir des programmes s'organisant autour d'espaces publics de qualité mixtes. <b>En son sein, le sous-secteur UX2agp est destiné aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</b></p>
<p>L'article UX 2 autorise notamment sous conditions :</p> <p>« Sont admis dès lors qu'ils sont compatibles avec les orientations d'aménagement figurant au document 3 du PLU : (...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les équipements publics et leurs annexes ;</li> <li>- Les ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation des services publics ;</li> <li>- Les constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif ; »</li> </ul> <p>Cette disposition autorise l'implantation des éléments de projet, au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>De plus, l'article UX 2 autorise également :</p> <p>« Les constructions à usage d'activités économiques et de bureaux. »</p> <p>Cette disposition autorise les activités de commerce pouvant être comprises dans le programme gare.</p> <p>Par ailleurs, les ICPE, qui seront implantées dans le SMR/SMI, n'étant pas interdites à l'article 1 ou assorties de conditions à l'article 2 sont donc autorisés par défaut.</p> <p><b>Toutefois, il convient de compléter cet article en autorisant explicitement les éléments de projet au sein du sous-secteur UX2agp.*</b></p> <p><i>Pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, la zone UX2 est mise en compatibilité en lieu et place de la zone UM.</i></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UX 2 est la suivante :</b></p> <p>« <b>Dans le sous-secteur UX2agp, sont uniquement autorisées les constructions et installations (y compris les installations classées pour la protection de l'environnement) nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</b></p>
<p>L'article UX 4 indique notamment :</p> <p>« 4.3. Réseau de distribution :</p> <p>Pour toute construction ou installation, les réseaux de distribution d'énergie et de télécommunications doivent être réalisés en souterrain jusqu'au point de raccordement avec le réseau public, en limite de propriété. »</p> <p>Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de</p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UX 4 est la suivante :</b></p> <p>« 4.3. Réseau de distribution :</p> <p>Pour toute construction ou installation, les réseaux de distribution d'énergie et de télécommunications doivent être réalisés en souterrain jusqu'au point de raccordement avec le réseau public, en limite</p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>transport public du Grand Paris.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>de propriété.  <i>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p>L'article UX 7 indique notamment :  « 7.1. Dans les secteurs UX1, UX2a et UX2b :  Les façades, ou parties de façade, de la construction ne comportant pas de baie peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de ces dernières. En cas de retrait, la distance horizontale entre tous points de la façade et la limite séparative doit être au moins égale à 5 mètres.  Les façades, ou parties de façade de la construction, comportant des baies principales ou secondaires doivent être implantées en retrait des limites séparatives. La distance horizontale entre tous points de la façade et la limite séparative doit être au moins égale à 5 mètres. »  Les dispositions arrêtées par l'article UX 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface et, plus encore, avec le projet d'émergence gare de « Palaiseau ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UX 7 est la suivante :</b>  « 7.4. Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris :  Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p>L'article UX 11 indique notamment :  « 11.2 Clôtures :  Les clôtures nouvelles sont constituées soit d'une haie végétale, soit d'une grille en serrurerie, soit d'un muret  La végétalisation de ces clôtures est réalisée avec des essences de l'écosystème local.  La hauteur des clôtures ne peut excéder 2 m, et celle des murets est limitée à un mètre. »  Cet article fixe des règles pour les clôtures qui ne correspondent pas aux besoins du service de transport public du Grand Paris, la zone étant concernée par l'infrastructure courante en surface.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.*</b>  * Pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, ces dispositions ont été modifiées.</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de paragraphe «11.2 Clôtures » de l'article UX 11 est la suivante :</b>  « Des dispositions différentes pourront s'appliquer pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, pour lesquelles les clôtures seront conçues pour participer à la composition urbaine structurée par les espaces publics qui les entourent.</p>
<p>L'article UX 12 indique notamment :  « Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif autres que les locaux d'enseignement supérieur et de recherche :  • Il ne sera pas exigé que les places de stationnement soient intégrées à la construction.  • Cas général, il sera exigé,  - équipements couverts et fermés : 1 place minimum pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher. (...)  12.6 Normes de stationnement minimales pour les vélos pour les constructions nouvelles  Dans tous les secteurs : (...)  Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif :  Le nombre de places est déterminé en fonction de leur nature, de leur groupement, de leur situation au regard des possibilités de desserte par les transports en commun, ainsi que des places aménagées sur l'espace public »  Les dispositions concernant les normes de stationnement pour les équipements couverts et fermés peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la gare de « Palaiseau » et du SMR/SMI. Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».  <b>Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b>  L'article UX 12 indique également :  « Pour les constructions à destination de commerce : 1 place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher.  En outre, une aire de livraison doit être aménagée pour toute construction de plus de 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher réalisée. »  Le programme des gares pouvant contenir des locaux affectés aux commerces, ces dispositions présentent des dispositions contraignantes.  <b>Cette partie de l'article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UX 12 est la suivante :</b>  « Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif autres que les locaux d'enseignement supérieur et de recherche : (...)  • Cas général, il sera exigé,  - équipements couverts et fermés : 1 place minimum pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher.  Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »</p> <p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UX 12 est la suivante :</b>  « Pour les constructions à destination de commerce : (...)  Ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p>L'article UX 13 indique notamment :  « 13.2 – Les espaces libres :  Pour qu'une surface soit considérée comme non imperméabilisée, il faut au</p>	



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>minimum 60 cm de profondeur de terre végétale à compter de la couche drainante.</p> <p>Toute surface non construite et non affectée aux voiries et stationnement doit être aménagée en jardin ou plantée et ne pas être imperméabilisée afin de ne pas entraver la pénétration gravitaire des eaux pluviales.</p> <p>13.3 – Préservation des boisements existants et obligation de planter : Dans tous les secteurs : Les plantations existantes doivent être maintenues dans la mesure du possible.</p> <p>Pour les parcelles et les parties de parcelles plantées, l'implantation de la construction nouvelle devra se faire en abattant le minimum d'arbres de <math>\varnothing \geq 15</math> cm mesuré à 1 m du sol et dans le cas d'abattage obligatoire, les plantations seront remplacées par des plantations de qualité au moins équivalente.</p> <p>Pour les parcelles et les parties de parcelles peu ou non plantées, il sera planté au moins un arbre en haute tige par tranche de 200m<sup>2</sup> de terrain, et à plus de 4 m de toute construction.</p> <p>En cas d'impossibilité, les dispositions ci-dessus peuvent être mises en œuvre à l'échelle de l'ensemble du territoire couvert par la zone UX sous réserve de fournir une attestation garantissant la plantation effective des arbres sur l'ensemble de la zone UX. »</p> <p>Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'émergence gare de « Palaiseau » et des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé. *</b></p> <p><i>* Pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, ces dispositions ont été modifiées.</i></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UX 13 est la suivante :</b></p> <p>« 13.4 - <b>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris :</b> Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu environnant. »</p>
<p><b>Zone 1AUH, secteur 1AUHC</b> Les articles 1AUH 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p><b>L'article 1AUH 12</b> indique notamment :</p> <p>« 12.5. Stationnement deux roues : • Il est exigé pour toute construction nouvelle en local non enterré et facilement accessible: (...) - 1 m<sup>2</sup> affecté au stationnement des deux roues par tranche de 200 m<sup>2</sup> de SHON réalisés pour les autres constructions (...)</p> <p>12.6. Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : • Il ne sera pas exigé que les places de stationnement soient intégrées à la construction. • Cas général, il sera exigé, · équipements couverts et fermés : 1 place minimum pour 100 m<sup>2</sup> de SHON. · équipements de plein air : 1 place minimum par 250 m<sup>2</sup> d'emprise foncière · Fréquentation spécifique : Dans le cas où les besoins en stationnement sont par définition inférieurs ou supérieurs au cas général, telles école maternelle, maison de retraite..., il sera exigé le nombre de places correspondant aux besoins réels du personnel et des visiteurs. »</p> <p>Les dispositions concernant les normes de stationnement deux roues peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article 1AUH 12 est la suivante :</b></p> <p>« 12.5. Stationnement deux roues : • Il est exigé pour toute construction nouvelle en local non enterré et facilement accessible: - 2 m<sup>2</sup> affecté au stationnement des deux roues par tranche de 100 m<sup>2</sup> de SHON réalisés pour l'habitat - 1 m<sup>2</sup> affecté au stationnement des deux roues par tranche de 200 m<sup>2</sup> de SHON réalisés pour les autres constructions - 1 m<sup>2</sup> par chambre pour les hébergements hôteliers et temporaires. - Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »</p>
<p><b>Zone A</b> Les articles A 1, 9, 10 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p><b>L'article A 2</b> autorise notamment sous conditions : « 2.1 - Occupations et utilisations du sol admises si elles respectent les conditions ci-après : (...) Sous réserve de ne pas porter préjudice aux activités agricoles : (...) · Les ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation des services publics ou d'intérêts collectifs. »</p> <p>Ces dispositions n'autorisent pas l'ensemble des éléments de projet et notamment la section de l'infrastructure courante en viaduc.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une de modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article A 2 est la suivante :</b></p> <p>« Sous réserve de ne pas porter préjudice aux activités agricoles : (...) · Les ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation des services publics ou d'intérêts collectifs. · Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>L'article A 4 indique notamment :</p> <p>« 4.3. Desserte électrique, desserte téléphonique : • La création, l'extension des réseaux de distribution ainsi que les nouveaux raccordements seront soit souterrains, soit scellés le long des façades de la manière la moins apparente possible. »</p> <p>Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée au sein d'article A 4 est la suivante :</p> <p>« 4.3. Desserte électrique, desserte téléphonique : • La création, l'extension des réseaux de distribution ainsi que les nouveaux raccordements seront soit souterrains, soit scellés le long des façades de la manière la moins apparente possible.</p> <p><i>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p>L'article A 6 indique notamment :</p> <p>« 6.1 - Dispositions générales : Toute construction nouvelle doit être implantée à 12 m au moins de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article A 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article A 6 est la suivante :</p> <p>« 6.3. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p>L'article A 7 indique notamment :</p> <p>« Toute construction doit être implantée à une distance au moins égale à 8 m des limites séparatives. (...) »</p> <p>7.3. Rigole du plateau de Saclay : Dans le cas où l'unité foncière jouxte la Rigole du Plateau de Saclay, toute construction doit être implantée à une distance au moins égale à 10 m de la ou des limite(s) séparative(s) les plus proches de la Rigole. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article A 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article A 7 est la suivante :</p> <p>« 7.4. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p>L'article A 11 indique notamment :</p> <p>« 11.3. Clôtures nouvelles et réutilisation de clôtures existantes Les clôtures nouvelles sont constituées par une haie végétale, doublée d'un grillage sur poteaux La végétalisation de ces clôtures est réalisée, de préférence, avec de l'écosystème local. La hauteur des clôtures ne peut excéder 3 m. »</p> <p>Cet article fixe des règles pour les clôtures qui ne correspondent pas aux besoins du service de transport public du Grand Paris, la zone étant concernée par l'infrastructure courante en surface.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée en fin d'alinéa 11.3 est la suivante :</p> <p>« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. ».</p>
<p><b>Zone N</b> Les articles N 1 et 10 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p>L'article N 2 autorise notamment sous conditions :</p> <p>« 2.1 – Dispositions générales à toute la zone N : les occupations et utilisations du sol admises si elles respectent les conditions ci-après : (...) »</p> <p>Les ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation des services publics ou d'intérêts collectifs. »</p> <p>Ces dispositions n'autorisent pas l'ensemble des éléments de projet et notamment la section de l'infrastructure courante en souterrain et en surface.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une de modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article N 2 est la suivante :</p> <p>« 2.1 – Dispositions générales à toute la zone N : les occupations et utilisations du sol admises si elles respectent les conditions ci-après : (...) »</p> <p>• Les ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation des services publics ou d'intérêts collectifs.</p> <p>• <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p>L'article N 4 indique notamment :</p> <p>« 4.3. Desserte électrique, desserte téléphonique : La création, l'extension des réseaux de distribution ainsi que les nouveaux raccordements seront soit souterrains, soit scellés le long des façades de la manière la moins apparente possible. »</p> <p>Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée au sein d'article N 4 est la suivante :</p> <p>« 4.3. Desserte électrique, desserte téléphonique : La création, l'extension des réseaux de distribution ainsi que les nouveaux raccordements seront soit souterrains, soit scellés le long des façades de la manière la moins apparente possible.</p> <p><i>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>L'article N 6 indique notamment : « 6.1 - Dispositions générales : Toute construction nouvelle doit être implantée à 15 m au moins de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue. » Les dispositions arrêtées par l'article N 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article N 6 est la suivante : « 6.4. – Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p>L'article N 7 indique notamment : « Sauf indication contraire portée au document graphique, la distance séparant un bâtiment des limites de la propriété sur laquelle il est édifié sera au moins égale à 8 m. (...) » 7.3. Rigole du plateau de Saclay : Dans le cas où l'unité foncière jouxte la Rigole du Plateau de Saclay, toute construction doit être implantée à une distance au moins égale à 10 m de la ou des limite(s) séparative(s) les plus proches de la Rigole. » Les dispositions arrêtées par l'article N 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article N 7 est la suivante : « 7.4. – Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p>L'article N 9 indique : « 9.1 Dispositions générales : L'emprise au sol des constructions et installations ne devra pas excéder : - 5 % de la superficie du terrain » Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour la section courante de l'infrastructure en surface. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet. <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article N 9 est la suivante : « 9.1 Dispositions générales : L'emprise au sol des constructions et installations ne devra pas excéder : - 5 % de la superficie du terrain Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé. »</p>
<p>L'article N 11 indique notamment : « 11.2.2. Clôtures nouvelles et réutilisation de clôtures existantes Les clôtures nouvelles sont constituées par une haie végétale, doublée d'un grillage sur poteaux La végétalisation de ces clôtures est réalisée, de préférence, avec de l'écosystème local. La hauteur des clôtures ne peut excéder 3 m. » Cet article fixe des règles pour les clôtures qui ne correspondent pas aux besoins du service de transport public du Grand Paris, la zone étant concernée par l'infrastructure courante en surface. <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée en fin d'alinéa 11.2.2. est la suivante : « Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p>L'article N 13 indique notamment : « 13.1 - Préservation des boisements existants et obligation de planter : Les plantations existantes doivent être maintenues dans toute la mesure du possible. Pour les parcelles et les parties de parcelles plantées, l'implantation de la construction nouvelle devra se faire en abattant le minimum d'arbres de <math>\varnothing \geq 30</math> cm et dans le cas d'abattage obligatoire, les plantations seront remplacées par des plantations de qualité au moins équivalente. Pour les parcelles et les parties de parcelles peu ou non plantées, il sera planté au moins un arbre en haute tige par tranche de 200 m<sup>2</sup> de terrain, et à plus de 4 m de toute construction. » Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de la section courante de l'infrastructure en surface, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article N 13 est la suivante : « 13.3 - Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>

## 2.4.1.7. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

L'infrastructure souterraine passe sous plusieurs emplacements, sans les remettre en cause. Il s'agit de :

- L'emplacement réservé n°2A : « Site propre pour transports en commun » au bénéfice du Département. Cet emplacement réservé étant en partie réalisé, il n'a donc plus lieu d'être et ne remet pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'emplacement réservé n°3A : « A 87 » au bénéfice de l'Etat.

En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces emplacements réservés, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause la destination de ces différents éléments.

L'infrastructure en viaduc traverse également l'emplacement réservé 3A sans les remettre en cause. Toutefois, l'emprise de cet emplacement réservé sera adaptée afin de permettre l'implantation des éléments de projet.

## Liste des emplacements réservés mise en compatibilité :

N°des réserves	Destination	Bénéficiaire	Superficie en m²
1A	Equipement sportif	Commune	1751
2A	Site Propre Pour Transport en Commun	Département	Environ 85000
3A	A87	Etat	-
4A	Accès piétonnier au RER	Commune	60
5A	Elargissement de voirie	Commune	219
6A	Elargissement de voirie	Commune	189
8A	Création de voirie nouvelle	Commune	1739
9A			
10A	Transport en Commune en Site Propre entre Palaiseau et Saclay	STIF	-
11A	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	41485

## 2.4.1.8. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

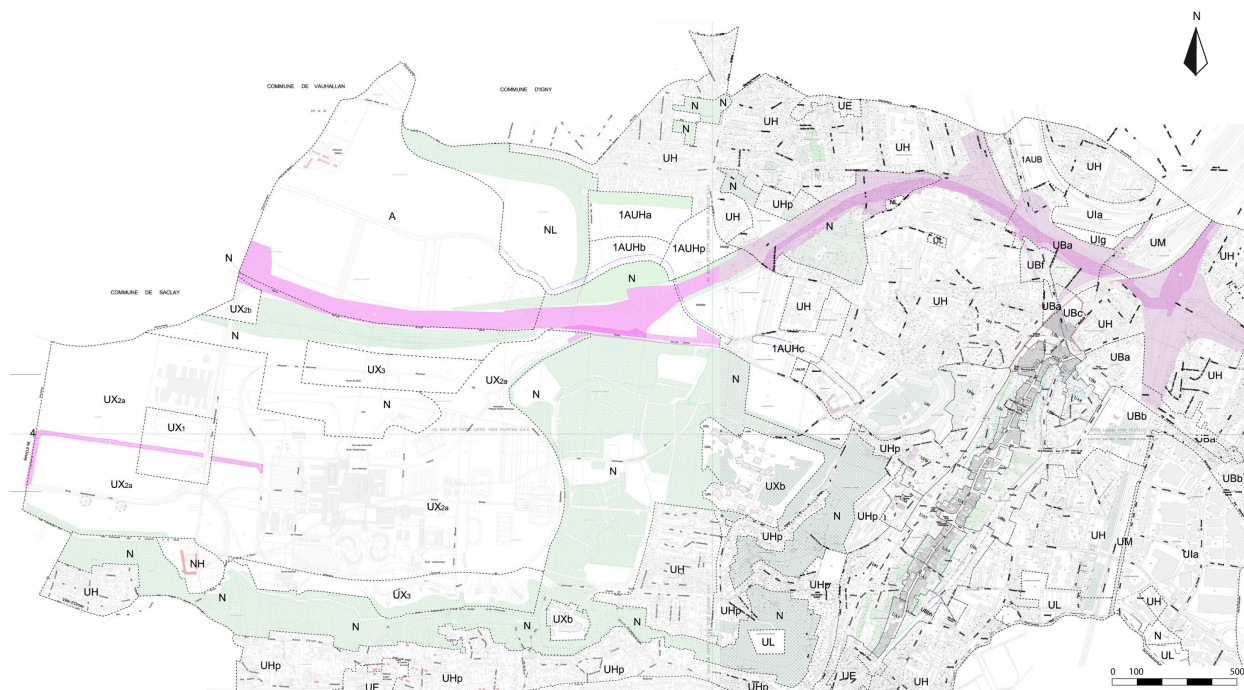
Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage devra être modifié de la manière suivante :

- Tout d'abord, il convient de réduire :
  - L'emplacement réservé 3A, destiné à l'A 87 au bénéfice de l'Etat, sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et du SMR/SMI. Cet emplacement réservé est réduit sur une surface totale d'environ 0,7 ha ;
  - Un espace boisé classé situé en bordure de la RD 36 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et du SMR/SMI. Cet EBC est réduit sur une surface totale d'environ 2,4 ha ;
  - Un espace vert à valoriser identifié au titre de l'article L. 151-23 (anciennement L. 123-1-5-7°) du Code de l'Urbanisme sous les emprises d'un ouvrage technique annexe. Cet espace vert est réduit sur une surface totale d'environ 800 m².

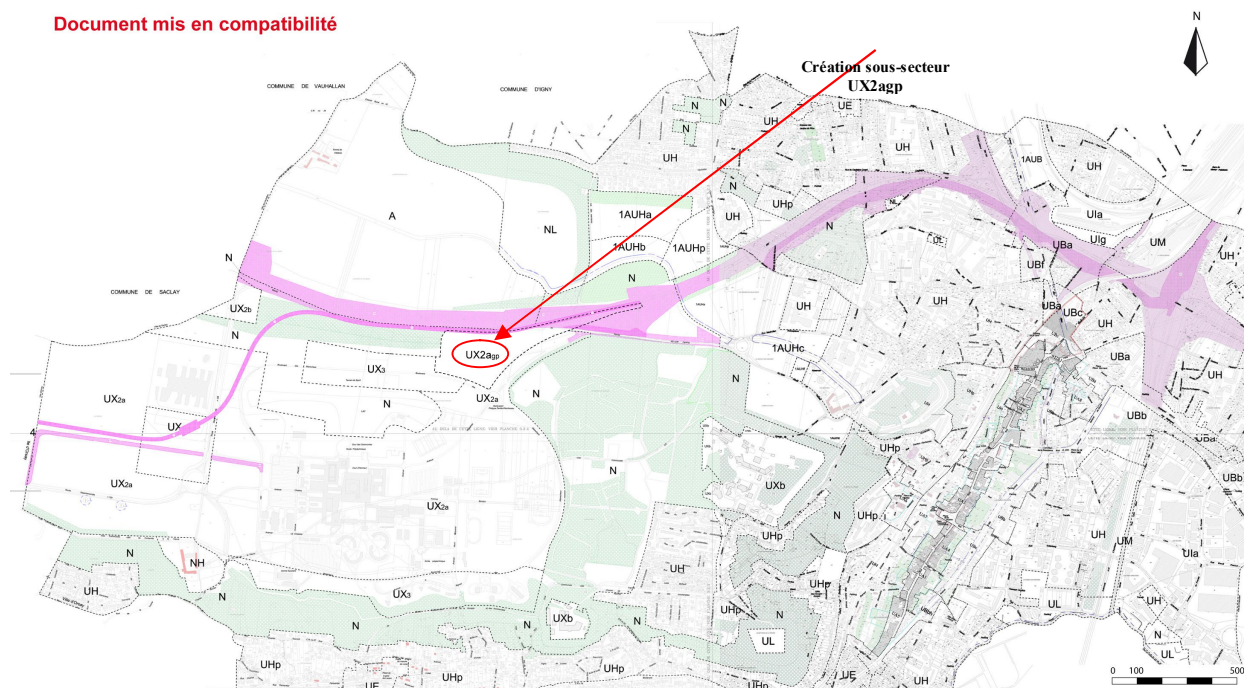


- Un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et de la gare « Palaiseau ». Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 4,1 ha, sera identifié par le numéro 11A.
- Enfin, il est nécessaire de créer un nouveau sous-secteur UX2agp au sein de la zone UX, spécifiquement dédié aux installations du SMR/SMI. Ce sous-secteur présente une surface totale d'environ 8 ha.

### Plan de zonage en vigueur



Document mis en compatibilité



#### 2.4.1.9. Liste récapitulative des pièces à modifier

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

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin, dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
  - De réduire l'emplacement réservé 3A sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et du SMR/SMI ;
  - De réduire un espace boisé classé sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et du SMR/SMI ;
  - De réduire un espace vert à valoriser identifié au titre de l'article L. 151-23 (anciennement L. 123-1-5-7°) du Code de l'Urbanisme sous les emprises d'un ouvrage technique annexe ;
  - De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et de la gare « Palaiseau » ;
  - De créer un nouveau sous-secteur UX2agp au sein de la zone UX, spécifiquement dédié aux installations du SMR/SMI. \*
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

#### **2.4.2. Conclusions de la commission d'enquête.**

##### **A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Palaiseau,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle de Palaiseau ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 4 dans la commune de Palaiseau,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,



- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

**Etant donné**, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Palaiseau n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune, qu'aucun courriel n'a été relevé sur le registre électronique mis en place pour cette enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

**Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Palaiseau,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Palaiseau afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Palaiseau des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Palaiseau selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.4.1** ci-dessus

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



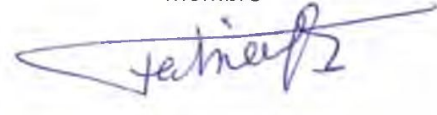
Pierre BARBER :  
membre



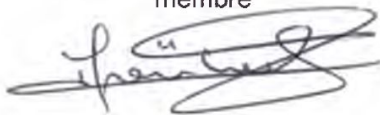
Jacques BERNARD-BOUSSIÈRES:  
membre



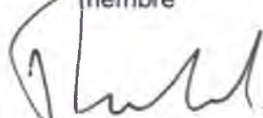
Fabien GHEZ :  
membre



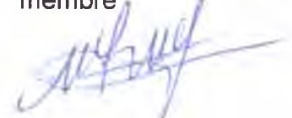
Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre



**2.5**

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR  
LA MISE EN COMPATIBILITE DU  
PLU D'ORSAY (91)**

## 2.5.1. Avis motivé de la commission d'enquête

### 2.5.1.1. Situation actuelle

La ville d'ORSAY est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 06 novembre 2010.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur la MECDU pour la DUP du projet d'aménagement de Moulon par arrêté préfectoral du 16 juillet 2013.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'ORSAY sur une longueur totale d'environ **1,7 km**.

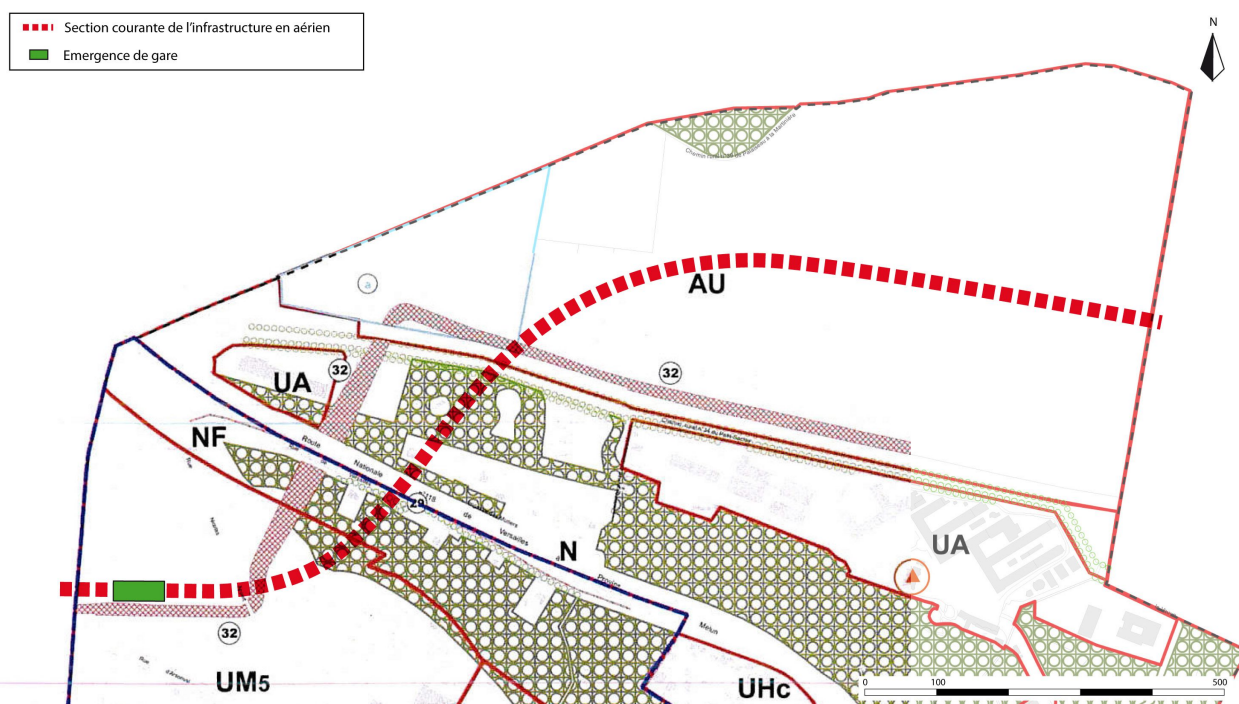
Le territoire de la commune est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Orsay Gif ».

Le tracé est implanté sur quatre zones distinctes du PLU de la ville d'ORSAY : deux zones urbaines et deux zones naturelles.

Enfin, une partie du tracé concerne la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de « Moulon ».

#### Extrait du plan de zonage de la ville d'Orsay faisant apparaître les éléments du projet



### 2.5.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé des motifs des changements apportés devra être inséré dans la pièce « **2.2 Justifications et impact sur l'environnement** » et à la fin de la « **TROISIÈME PARTIE – JUSTIFICATIONS** » :

***II-3-8 La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés***

***Le rapport de présentation a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des***

composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui

*s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

### 2.5.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville d'ORSAY qui donne toute sa place à la future infrastructure.

Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce

### 2.5.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avère au cœur du projet urbain décrit par les orientations d'aménagement et de programmation notamment celle à l'échelle du site de Moulon. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

### 2.5.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b></p> <p>Dans sa partie « <i>Glossaire et définitions</i> », le règlement mentionne les « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> » :</p> <p>« <i>Destination des bâtiments (art. R.123-9 14°) du Code de l'Urbanisme : Le Code de l'Urbanisme définit 8 catégories de destination pour les constructions.</i></p> <p><i>Il s'agit de : l'habitation, l'hébergement hôtelier, les bureaux, le commerce, l'artisanat, l'industrie, l'exploitation agricole ou forestière et la fonction d'entrepôt.</i></p> <p><i>En outre, le Code de l'Urbanisme identifie les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</i></p> <p><b>Cette disposition renvoie directement à la définition des CINASPIC du Code de l'Urbanisme dans laquelle le projet du réseau de transport public du Grand Paris trouve sa place. Cette définition n'a donc pas besoin d'être complétée.</b></p>	
<p><b>Dispositions générales</b></p> <p><b>Aires de stationnement</b></p> <p>Les dispositions générales indiquent notamment, à la fin du chapitre consacré aux aires de stationnement :</p> <p>« <i>La création d'un espace dédié aux vélos et poussettes est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.</i> »</p> <p>Cette disposition peut se révéler incompatible avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « <i>Orsay Gif</i> ». Il convient donc de les en exempter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée à la fin du chapitre consacré aux aires de stationnement est la suivante :</b></p> <p>« <i>La création d'un espace dédié aux vélos et poussettes est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif, à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »</p>
<p><b>Zone UM, secteurs UM3 et UM5 :</b></p> <p><b>Les articles UM 1, 2, 6, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</b></p>	
<p><b>L'article UM 4</b> indique notamment :</p> <p>« <i>4.2.3. Réseaux divers</i></p> <p><i>Tous les réseaux sont implantés en souterrain.</i></p> <p>Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de paragraphe 4.2.3. est la suivante :</b></p> <p>« <i>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »</p>
<p><b>L'article UM 7</b> indique notamment :</p> <p>« <i>Une implantation différente est autorisée pour les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs, dès lors que des raisons techniques le justifient.</i></p> <p><i>Dans ce cas, dès lors que la construction est implantée en retrait de la limite séparative, le retrait doit être au moins égal à 3 mètres.</i></p> <p>Malgré la souplesse accordée aux services publics, les dispositions arrêtées par l'article UM 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UM 7 est la suivante :</b></p> <p>« <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> »</p>



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>L'article UM 8</b> indique notamment : « 8.1. REGLE GENERALE L'implantation de plusieurs constructions sur un même terrain est autorisée à condition qu'elles soient accolées ou que la distance les séparant soit au moins égale à : - 10 mètres, si au moins l'une des deux façades ou parties de façades concernées comportent des vues ; - 3 mètres, si les deux façades ou parties de façades concernées ne comportent pas de vues. 8.2. DISPOSITIONS PARTICULIERES Les constructions peuvent être implantées différemment de la règle définie en 8.1 lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion de l'eau, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif. » Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, la gare « Orsay Gif » ne peut être considérée comme un équipement technique lié à un service public. Par conséquent, les dispositions arrêtées par l'article UM 8 imposent aux constructions des distances qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet d'émergence gare « Orsay Gif ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de l'alinéa 8.2 de l'article UM 8 est la suivante :</b> « Les dispositions définies en 8.1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p><b>L'article UM 12</b> indique notamment : « 12.1. NORMES MINIMALES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉHICULES MOTORISÉS POUR LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES : (...) ! Pour les constructions à destination de commerce : - 1 place de stationnement par tranche de 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher. (...) ! Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif - Le nombre de places de stationnement nécessaire à leur fonctionnement et à leur fréquentation est déterminé en fonction de leur nature, de leur groupement, de leur situation au regard des possibilités de desserte par les transports en commun, de la polyvalence éventuelle d'utilisation des aires de stationnement, ainsi que des places offertes dans les parcs publics de stationnement à proximité. (...) 12.3. NORMES DE STATIONNEMENT MINIMALES POUR LES VÉLOS POUR LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES : (...) ! Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif - Le nombre de places est déterminé en fonction de leur nature, de leur groupement, de leur situation au regard des possibilités de desserte par les transports en commun, ainsi que des places aménagées sur l'espace public. (...) Les dispositions de l'article UM 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet au titre des CINASPIC. Par contre, le programme des gares pouvant contenir des locaux affectés aux commerces, les règles imposées pour le stationnement des véhicules motorisés lié aux commerces présentent des dispositions contraignantes <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au chapitre 12.1 en fin d'alinéa consacré aux constructions à destination de commerce est la suivante :</b> « ! Pour les constructions à destination de commerce : - 1 place de stationnement par tranche de 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces et aux activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p><b>Zone AU :</b> Les articles AU 1, 2, 4, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p><b>L'article AU 6</b> indique : « Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1. Les constructions doivent être implantées : - en limite des voies et emprises publiques ; - en retrait avec un minimum de 2 mètres. » Les dispositions arrêtées par l'article AU 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Orsay Gif ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article AU 6 est la suivante :</b> « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>L'article AU 7 indique :</p> <p>« Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives aboutissant aux voies ou en retrait avec un minimum de 2 mètres. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article AU 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Orsay Gif ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article AU 7 est la suivante :</b></p> <p>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>Zone N :</b></p> <p><b>Les articles N 1, 6, 11 et 13 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p>L'article N 2 autorise sous conditions :</p> <p>« Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1. Sont admises sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour l'ensemble de la zone les installations strictement nécessaires à l'activité et à la gestion forestière.</li> <li>- Les travaux d'aménagement des constructions existantes et régulièrement édifiées à la date du 6 novembre 2010 à condition qu'il n'y ait aucune augmentation du volume de ces constructions, et sans création de surface de plancher ni changement de destination ni création de places de stationnement.</li> <li>- Pour la zone Nb les installations et constructions nécessaires au fonctionnement d'un centre de loisirs.</li> </ul> <p><b>Rappel : Toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessus), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement. »</b></p> <p>L'article N 2 ne fait pas référence aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » ni à aucun des éléments de projet.</p> <p><b>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas autorisé sous conditions à l'article N 2, il est donc interdit.</b></p> <p><b>Cet article n'est donc compatible pas avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article N 2 est la suivante :</b></p> <p>« Sont admises sous conditions : (...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</li> </ul>
<p>L'article N 4 indique notamment :</p> <p>« 4-3 Autres réseaux (distribution électrique, gaz, câble, etc.)</p> <p>Quel que soit le réseau considéré, il doit être réalisé en souterrain. »</p> <p>Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article N 4 est la suivante :</b></p> <p>« 4-3 Autres réseaux (distribution électrique, gaz, câble, etc.)</p> <p>Quel que soit le réseau considéré, il doit être réalisé en souterrain.</p> <p><b>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</b></p>
<p>L'article N 7 indique notamment :</p> <p>« 7-1 Disposition générale</p> <p>7-1-1 Les constructions sont implantées en retrait des limites séparatives.</p> <p>7-1-2 Modalités de calcul du retrait (cf. glossaire et définitions)</p> <p>En cas de retrait, celui-ci doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée à l'égout du toit (<math>L \geq H</math>) ou à la hauteur du linteau de la baie la plus haute, si celle-ci est située au-dessus de l'égout avec un minimum de 8 mètres.</p> <p>7-2 Dispositions particulières (...) »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article N 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article N 7 est la suivante :</b></p> <p>« 7-2-3 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p>L'article N 9 indique notamment :</p> <p>« Pour la zone N l'emprise au sol maximale des constructions est fixée à 5 % de la superficie du terrain. »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour la section courante de l'infrastructure en surface. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article N 9 est la suivante :</b></p> <p>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé. »</p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>libellé.</b></p> <p>L'article N 10 indique notamment :  « Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.  Règle de hauteur :  - Pour la zone N, la hauteur plafond des constructions est fixée à 4 mètres.  (...) »  Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation de la section courante de l'infrastructure en viaduc qui nécessite une hauteur d'une dizaine de mètres. Il convient donc de les exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article N 10 est la suivante :</b>  « - Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, la hauteur des constructions n'est pas règlementée.</p>
<p><b>Zone NF :</b>  <b>Les articles NF 1, 2, 6, 7, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p>L'article NF 4 indique notamment :  « 4.2.3. Réseaux divers  Tous les réseaux sont implantés en souterrain. »  Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de l'alinéa 4.2.3. est la suivante :</b>  « 4.2.3. Réseaux divers  Tous les réseaux sont implantés en souterrain.  <i>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>

#### 2.5.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés et des espaces verts protégés

Le tableau des emplacements réservés sera également repris afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris en lien avec la modification du plan de zonage et afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°29.

#### Tableau en vigueur

N° de réserve	Destination	Bénéficiaire	Superficie approximative
3	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 540 m <sup>2</sup>
4	Création d'un écran végétal le long de la RN 118	Commune	6 340 m <sup>2</sup>
11	Mainien du chemin dit du Pont des Sapins en chemin piétonnier dans les bois (3 mètres de large)	Commune	1 000 m <sup>2</sup>
12	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	95 m <sup>2</sup>
13	Liaison piétonne entre les rues L. Socard et A. Maginot	Commune	250 m <sup>2</sup>
14	Aménagement d'un arrêt de bus	Commune	130 m <sup>2</sup>
16	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	270 m <sup>2</sup>
17	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	355 m <sup>2</sup>
18	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	340 m <sup>2</sup>
19	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	40 m <sup>2</sup>
24	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 600 m <sup>2</sup>
25	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 830 m <sup>2</sup>
26	Création d'un nouvel équipement culturel	Commune	6 920 m <sup>2</sup>
27	Création d'une place publique	Commune	655 m <sup>2</sup>
28	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 780 m <sup>2</sup>
29	Création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles	Commune	1010 m <sup>2</sup>
30	Elargissement de la voie	Commune	320 m <sup>2</sup>
32	TCSP du plateau de Saclay	STIF	32 109 m <sup>2</sup>

Tableau après mise en compatibilité

N° de réserve	Destination	Bénéficiaire	Superficie approximative
3	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 540 m <sup>2</sup>
4	Création d'un écran végétal le long de la RN 118	Commune	6 340 m <sup>2</sup>
11	Mainièren du chemin dit du Pont des Sapins en chemin piétonnier dans les bois (3 mètres de large)	Commune	1 000 m <sup>2</sup>
12	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	95 m <sup>2</sup>
13	Liaison piétonne entre les rues L. Soccard et A. Maginot	Commune	250 m <sup>2</sup>
14	Aménagement d'un arrêt de bus	Commune	130 m <sup>2</sup>
16	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	270 m <sup>2</sup>
17	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	355 m <sup>2</sup>
18	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	340 m <sup>2</sup>
19	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	40 m <sup>2</sup>
24	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 600 m <sup>2</sup>
25	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 830 m <sup>2</sup>
26	Création d'un nouvel équipement culturel	Commune	6 920 m <sup>2</sup>
27	Création d'une place publique	Commune	855 m <sup>2</sup>
28	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 780 m <sup>2</sup>
29	Création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles	Commune	910 m <sup>2</sup>
30	Elargissement de la voie	Commune	320 m <sup>2</sup>
32	TCSP du plateau de Saclay	STIF	32 109 m <sup>2</sup>
33	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	26 460 m <sup>2</sup>

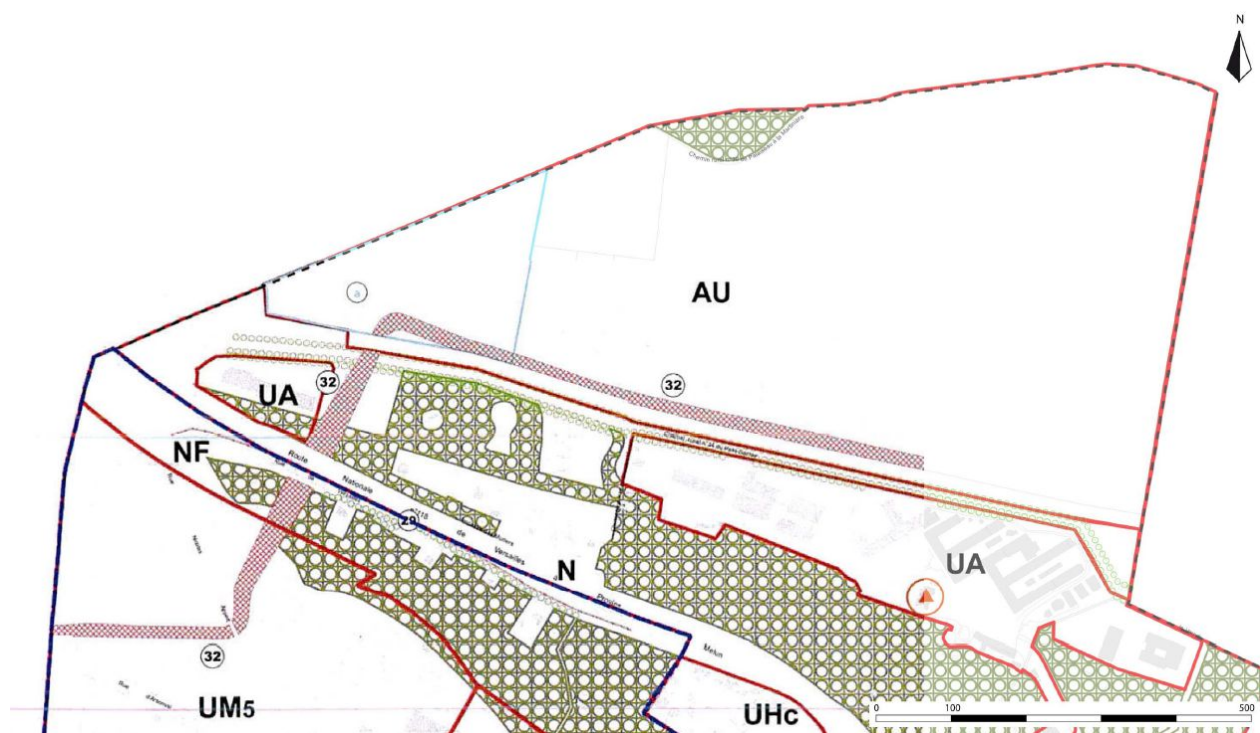
## 2.5.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage devra être modifié de la manière suivante :

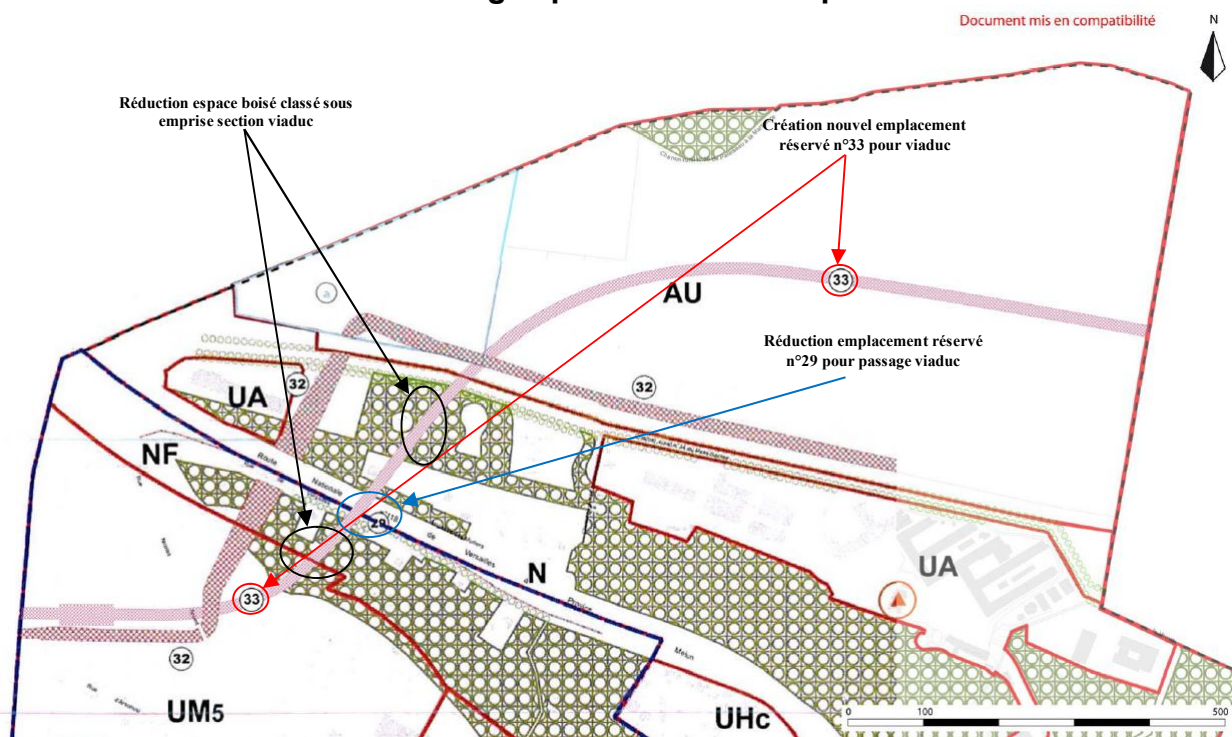
- Tout d'abord, il convient de réduire :
  - L'emplacement réservé n°29 destiné à la « création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles » au bénéfice de la Commune, sur une surface d'environ 100 m<sup>2</sup> ;
  - Un espace boisé classé situé de part et d'autre de la RN 118 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. Cet EBC est réduit sur une surface totale d'environ 4000 m<sup>2</sup> ;
  - Deux espaces paysagers inconstructibles identifiés au titre de l'article L. 123-1-5-III 2° (anciennement L. 123-1 7°) du Code de l'Urbanisme sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.
- Un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et de la gare « Orsay Gif ». Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 2,6 ha, sera identifié par le numéro 33.



## Plan de zonage en vigueur



## Plan de zonage après mise en compatibilité



## 2.5.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

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

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le



- projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
    - De réduire l'emplacement réservé n°29 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ;
    - De réduire un espace boisé classé sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ;
    - De réduire deux espaces paysagers inconstructibles identifiés au titre de l'article L. 151-23 (anciennement L. 123-1 7°) du Code de l'Urbanisme sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ;
    - De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et de la gare « Orsay Gif » ;
  - L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris et afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°29.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

### **2.5.2. Conclusions de la commission d'enquête.**

#### **A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle d'Orsay,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle d'Orsay ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 4 dans la commune d'Orsay,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

**Etant donné**, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU d'Orsay n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune, qu'aucun courriel n'a été relevé sur le registre électronique mis en place pour cette enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

**Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune d'Orsay,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune d'Orsay afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune d'Orsay des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Orsay selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.5.1** ci-dessus.

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

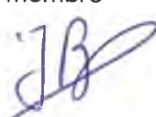
Jean Pierre CHAULET : président



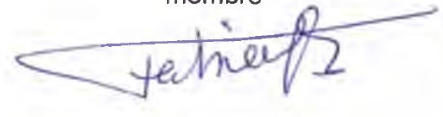
Pierre BARBER :  
membre



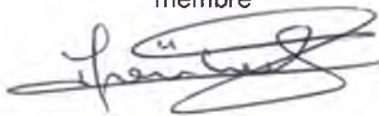
Jacques BERNARD-BOUISSIERES:  
membre



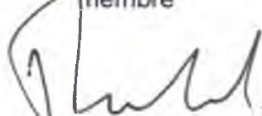
Fabien GHEZ :  
membre



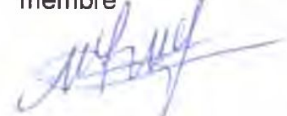
Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre



# 2.6

## **AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GIF-SUR-YVETTE (91)**

## 2.6.1. Avis motivé de la commission d'enquête

### 2.6.1.1. Situation actuelle

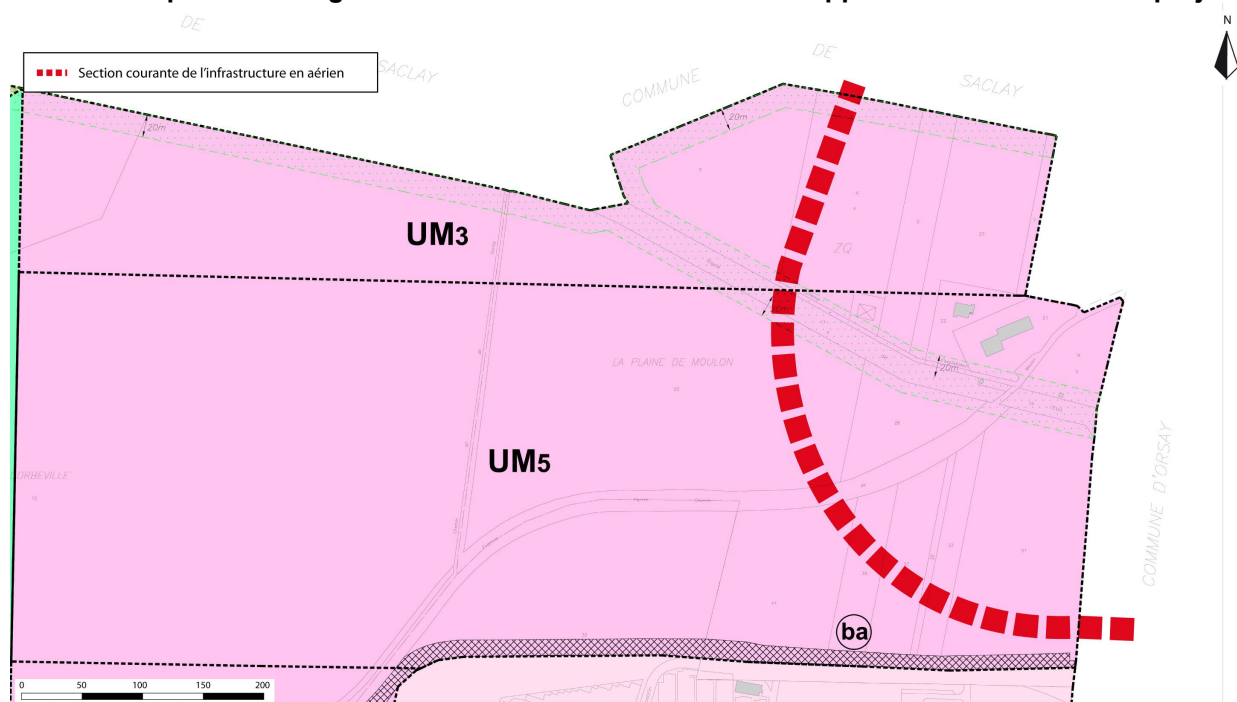
La ville de GIF-SUR-YVETTE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 09 mai 2007.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une mise en compatibilité du PLU par l'arrêté du 24 juillet 2014, déclarant d'utilité publique le projet de Moulon.

Une procédure de révision du PLU a été prescrite le 16 décembre 2014, pour une approbation souhaitée avant le 31 décembre 2016

Par ailleurs la ville de Gif-sur-Yvette appartient au territoire du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse régi par la Charte révisée du Parc pour la période 2011-2023.

**Extrait du plan de zonage de la ville de Gif-sur-Yvette faisant apparaître les éléments du projet**



### 2.6.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé ci-après des motifs des changements apportés devra être inséré dans la « **TROISIEME PARTIE : Justification des choix retenus** », à la fin du chapitre « **III – LES CHOIX RETENUS POUR LA DELIMITATION DES ZONES** » :

### **III.5 - LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS**

#### **Exposé des motifs des changements apportés**

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

**Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant**

de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
  - L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.



## 2.6.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de GIF-SUR-YVETTE qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

## 2.6.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avère au cœur du projet urbain décrit par cette orientation d'aménagement et de programmation. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

## 2.6.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

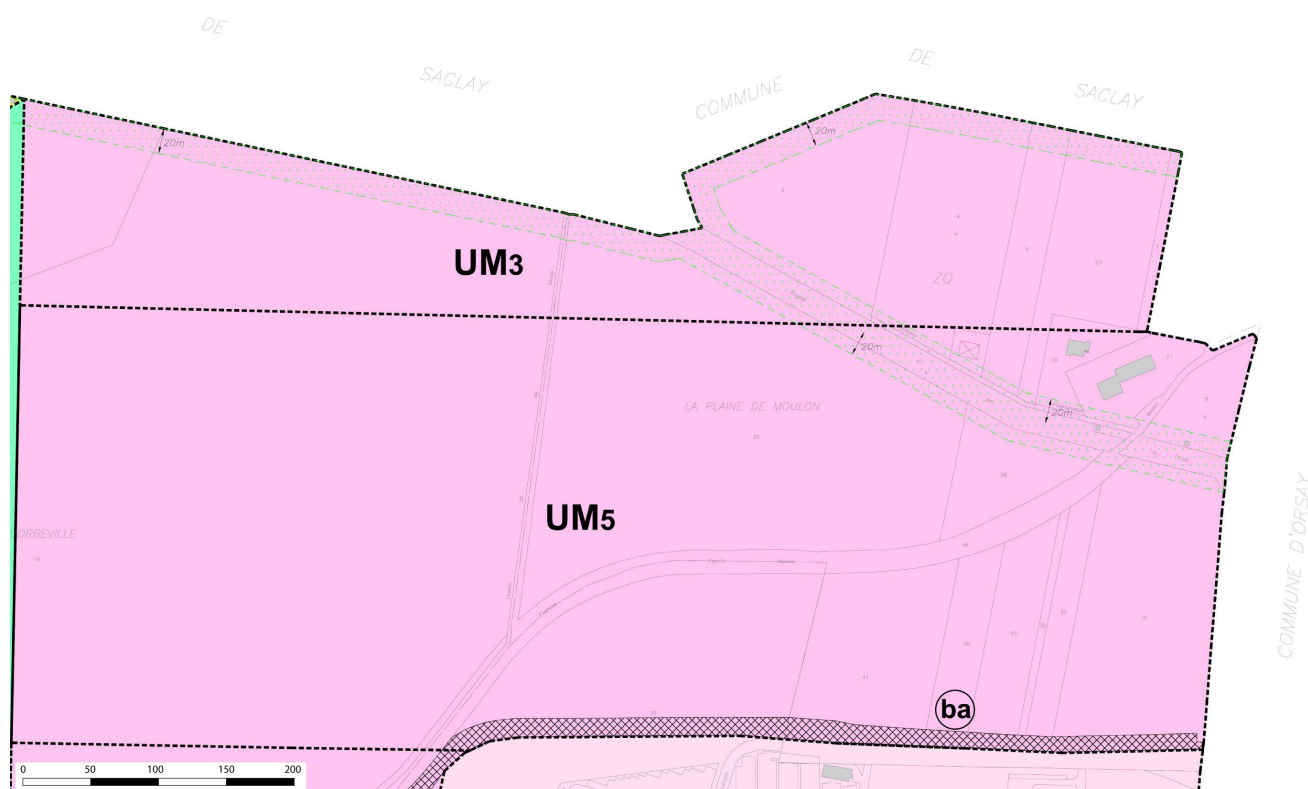
Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>            Une définition figure dans l'annexe « Lexique » du règlement :  <i>« Equipements collectifs :            Ce sont des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif et de loisirs, culturel, sanitaire, médical, social et scolaire. »</i>  <b>La définition des équipements publics présente une liste non exhaustive de services publics. Toutefois, ce libellé étant trop restrictif, et ce même malgré l'extension de la notion permise par la mention « en particulier », il est préférable d'indiquer explicitement les réseaux de transports publics.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée est la suivante :</b>  <i>« Equipements collectifs :            Ce sont des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif et de loisirs, culturel, sanitaire, médical, social, scolaire et de transports publics. »</i></p>
<p><b>Zone UM, secteurs UM3 et UM5 :</b>  <b>Les articles UM 1, 2, 6, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</b></p>	
<p><b>L'article UM 4</b> indique notamment :  <i>« 4.2.3. Réseaux divers            Tous les réseaux sont implantés en souterrain ».</i>            Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de paragraphe 4.2.3. est la suivante :</b>  <i>« Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p><b>L'article UM 7</b> indique notamment :  <i>« Une implantation différente est autorisée pour les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs, dès lors que des raisons techniques le justifient.            Dans ce cas, dès lors que la construction est implantée en retrait de la limite séparative, le retrait doit être au moins égal à 3 mètres ».</i>            Malgré la souplesse accordée aux services publics, les dispositions arrêtées par l'article UM 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. <b>Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UM 7 est la suivante :</b>  <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>

## 2.6.1.6. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

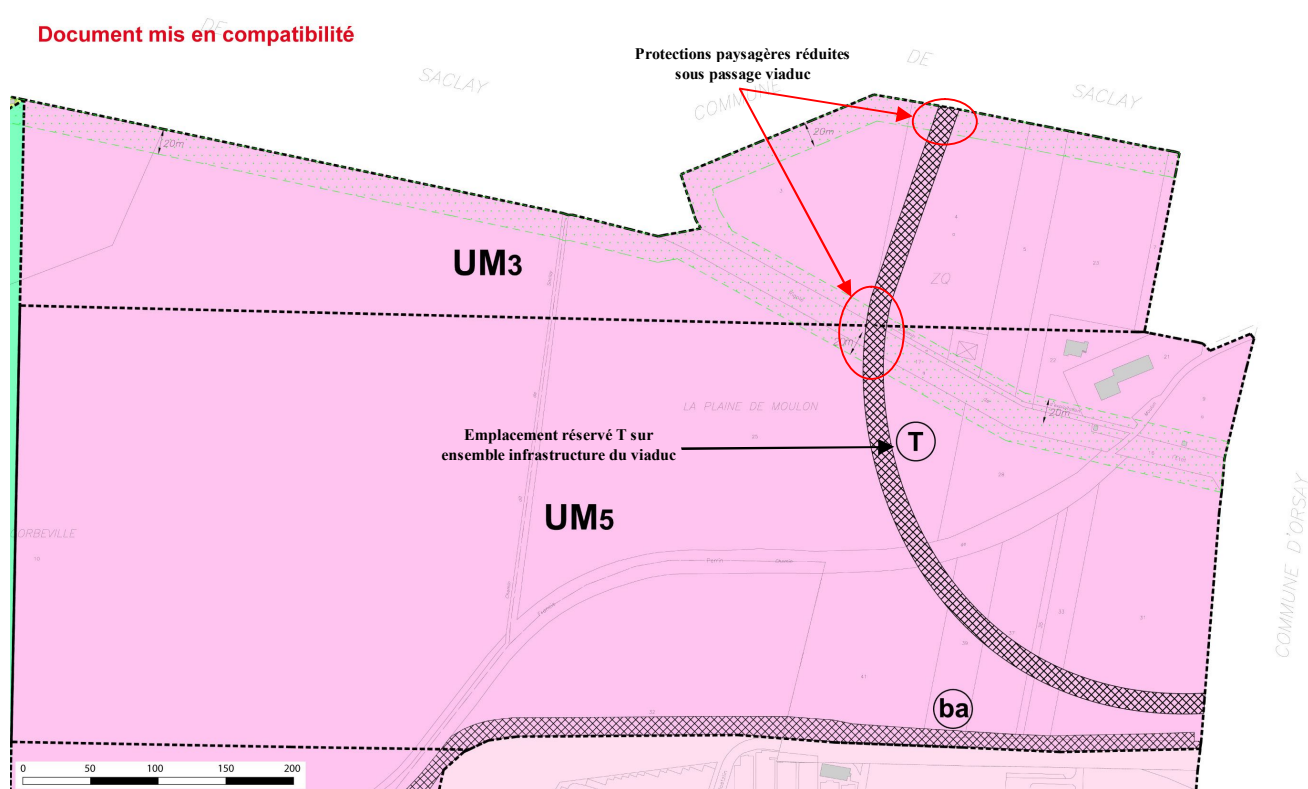
Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante :

- Les protections paysagères inconstructibles identifiées en limite communale avec Saclay et aux abords de la « Rigole de Corbeville » sont réduites sur une surface d'environ 900 m<sup>2</sup> sous les emprises de la section courante en viaduc.
- Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 0,9 ha, sera identifié par la lettre « T ».

**Document en vigueur**



**Document mis en compatibilité**



**2.6.1.7. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés**

Le tableau des emplacements réservés devra être repris afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris en lien avec la modification du plan de zonage.

## Document en vigueur

Réf.	Destination	Bénéficiaire	Situation	Superficie	Liste des parcelles	Observations
F	Jardin public	Commune	Au sud du quartier de la Fèvrerie	5 000 m <sup>2</sup>	CN 121	Poursuite de l'espace boisé en accompagnement du bassin de la commune Bures-Gif
I	Equipement lié au bassin de retenue de Coupières	Commune	Au sud du chemin des Gravieres	10 200 m <sup>2</sup>	CD 68,80,81,82,83	Poursuite de l'espace boisé en accompagnement du bassin de Coupières
J	Equipement de groupe scolaire	Commune	Au sud du groupe scolaire des Sablons	3 500 m <sup>2</sup>	CD 20,21,27	
M	Aménagement paysagé lié au bassin de retenue de Coupières	Commune	A l'ouest du bassin Au nord de la rivière	7 060 m <sup>2</sup>	CC 113, CD 131	Poursuite du bassin de Coupières. Augmentation de capacité avec liaisons douces secondaires.
P	Parking aménagement espace public	Commune	Au sud de la ligne du RER au droit de la gare de Gif-sur-Yvette	2 600 m <sup>2</sup>	BK 172	
R	Aménagement du centre-ville / Equipement socio culturel	Commune	Val Fleury Chemin du Ru Beaucaïn	1071 m <sup>2</sup>	CL 10	
S	Aménagement du site en belvédère	Commune	Avenue du Bel-air	855 m <sup>2</sup>	BH 67	

## Document mis en compatibilité

Réf.	Destination	Bénéficiaire	Situation	Superficie	Liste des parcelles	Observations
F	Jardin public	Commune	Au sud du quartier de la Fèvrerie	5 000 m <sup>2</sup>	CN 121	Poursuite de l'espace boisé en accompagnement du bassin de la commune Bures-Gif
I	Equipement lié au bassin de retenue de Coupières	Commune	Au sud du chemin des Gravieres	10 200 m <sup>2</sup>	CD 68,80,81,82,83	Poursuite de l'espace boisé en accompagnement du bassin de Coupières
J	Equipement de groupe scolaire	Commune	Au sud du groupe scolaire des Sablons	3 500 m <sup>2</sup>	CD 20,21,27	
M	Aménagement paysagé lié au bassin de retenue de Coupières	Commune	A l'ouest du bassin Au nord de la rivière	7 060 m <sup>2</sup>	CC 113, CD 131	Poursuite du bassin de Coupières. Augmentation de capacité avec liaisons douces secondaires.
P	Parking aménagement espace public	Commune	Au sud de la ligne du RER au droit de la gare de Gif-sur-Yvette	2 600 m <sup>2</sup>	BK 172	
R	Aménagement du centre-ville / Equipement socio culturel	Commune	Val Fleury Chemin du Ru Beaucaïn	1071 m <sup>2</sup>	CL 10	
S	Aménagement du site en belvédère	Commune	Avenue du Bel-air	855 m <sup>2</sup>	BH 67	
T	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	Plaine de Moulon	8 900 m <sup>2</sup>	ZO 4a, 17a, 31, 33, 35, 37, 39, 42, 43, 46, 47, 49	

## 2.6.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

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

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans la zone traversée par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
  - De réduire des protections paysagères inconstructibles sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.
  - De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.

- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

### **2.6.1. Conclusions de la commission d'enquête.**

**A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Gif-sur-Yvette,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle de Gif-sur-Yvette ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 4 dans la commune de Gif-sur-Yvette,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

**Etant donné**, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Gif-sur-Yvette n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune, qu'aucun courriel n'a été relevé sur le registre électronique mis en place pour cette enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

**Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Gif-sur-Yvette,



- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Gif-sur-Yvette afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Gif-sur-Yvette des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Gif-sur-Yvette selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.6.1** ci-dessus

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

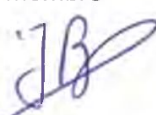
Jean Pierre CHAULET : président



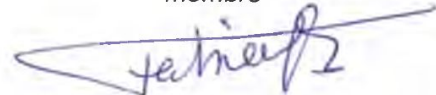
Pierre BARBER :  
membre



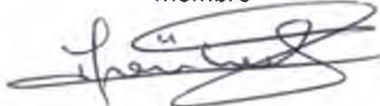
Jacques BERNARD-BOUISSIERES:  
membre



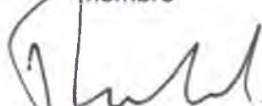
Fabien GHEZ :  
membre



Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre





**2.7**

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR  
LA MISE EN COMPATIBILITE DU  
PLU DE SACLAY (91)**

## 2.7.1. Avis motivé de la commission d'enquête

### 2.7.1.1. Situation actuelle

La ville de SACLAY est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 septembre 2013.

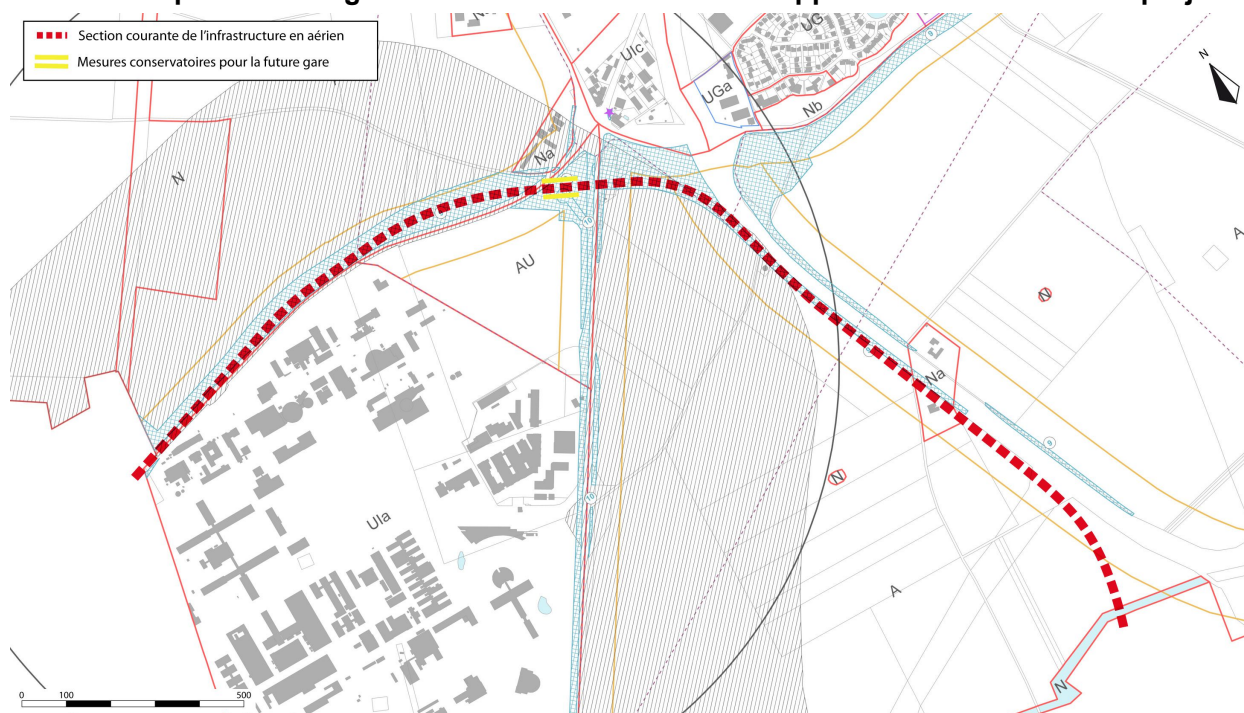
Ce document n'a ensuite fait l'objet d'aucune évolution.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SACLAY sur une longueur totale d'environ **2,9 km**.

Le territoire de la commune est uniquement concerné par une section de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris (des mesures conservatoires étant cependant arrêtées pour l'implantation d'une éventuelle gare).

Le tracé est implanté sur quatre zones distinctes du PLU de la ville de SACLAY : deux zones urbaines, une zone naturelle et une zone agricole.

#### Extrait du plan de zonage de la ville de SACLAY faisant apparaître les éléments du projet.



### 2.7.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé ci-après des motifs des changements apportés devra être inséré dans la partie « **2.2. Justifications et impacts sur l'environnement** », à la fin du chapitre « **A. Les justifications** » :

#### **d) La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris**

##### **Exposé des motifs des changements apportés**

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

*Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

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

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;*
- *L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;*
- *L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;*
- *L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;*
- *L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;*
- *L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;*
- *L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;*
- *L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

#### 2.7.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Sur le contenu à long terme du projet de réseau de transport public du Grand Paris, le PADD est compatible. Il faut cependant rappeler que la gare n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique et fera l'objet de démarches réglementaires ultérieures.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document.

#### 2.7.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation

Le PLU de la ville de SACLAY comporte trois orientations d'aménagement qui ne concernent pas les secteurs traversés par le projet.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document et il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

#### 2.7.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

Les principaux impacts vis-à-vis des règles d'urbanisme sont résumés dans le tableau ci-après :

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b> Une définition figure dans l'annexe « <i>Glossaire et définitions</i> » du règlement :</p> <p>« <i>Constructions et installations nécessaires aux services publics</i> : Le terme recouvre l'ensemble des constructions publiques ou privées, affectées à une activité de service au public : cela concerne des équipements administratifs mais aussi les établissements scolaires, ainsi que les équipements publics ou privés qui assurent une fonction dans les domaines suivants : santé, culture, action sociale, sport, loisirs, tourisme, etc. »</p> <p><b>La définition des CINASPIC présente une liste non exhaustive des équipements publics ou privés. Toutefois, ce libellé étant trop restrictif, et ce même malgré l'extension de la notion permise par la mention « etc. », il est préférable d'indiquer explicitement les réseaux de transports publics.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée est la suivante :</b> « <i>Constructions et installations nécessaires aux services publics</i> : Le terme recouvre l'ensemble des constructions publiques ou privées, affectées à une activité de service au public : cela concerne des équipements administratifs mais aussi les établissements scolaires, ainsi que les équipements publics ou privés qui assurent une fonction dans les domaines suivants : santé, culture, action sociale, sport, loisirs, tourisme, <b>transports publics</b>, etc. »</p>
<p><b>Zone U1, secteur U1a :</b> <b>Les articles UI 1, 2, 4, 6, 10 et 11 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</b></p>	
<p><b>L'article UI 7</b> indique notamment : « <i>7-1 Règle générale</i> Pour la zone U1 et les secteurs U1a, U1b et U1d : Les constructions nouvelles doivent être éloignées des limites séparatives de telle manière que la marge de recul soit au moins égale à 10 mètres. » Les dispositions arrêtées par l'article UI 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UI 7 est la suivante :</b> « <i>7-2 Règles particulières (...)</i> <b>7-2-3 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</b> »</p>
<p><b>L'article UI 9</b> indique : « <i>L'emprise au sol maximale est fixée à 80 % de la superficie totale du terrain.</i> » Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour la section courante de l'infrastructure en surface. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UI 9 est la suivante :</b> « <i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé.</i> »</p>
<p><b>L'article UI 13</b> indique notamment : « <i>13-1 Analyse paysagère du site</i> Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement) en respectant le principe de la conservation au maximum des éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres. Les arbres ne nécessitant pas d'être abattus pour la réalisation de la construction et de sa desserte doivent être préservés sauf impossibilité technique ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des</p>	

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>personnes et des biens.</p> <p>13-2 Espaces paysagers Le plan de zonage identifie des espaces paysagers au titre de l'article L. 123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme. Les aménagements et constructions doivent être réalisés de manière à conserver un caractère paysager au site.</p> <p>13-3 Dispositions générales</p> <p>13-3-1 Les espaces libres Un arbre est imposé pour 200 m<sup>2</sup> d'espaces libres (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier supérieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre au moins égal à un carré de 1,50 mètre. En vis-à-vis de la RN 118 les dispositions mentionnées sur les schémas ci-après sont également applicables.</p> <p>13-3-2 Aires de stationnement Les aires de stationnement doivent être localisées et réalisées dans un souci de limitation de l'imperméabilisation des sols. Pour cela, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés. Les aires de stationnement comportant plus de 10 emplacements doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 200 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnements publics ou privés de plus de 500 m<sup>2</sup>. Lorsque la surface des aires de stationnement excèdera 2 000 m<sup>2</sup>, elles seront divisées par des rangées d'arbres ou de haies vivres, afin d'en améliorer l'aspect et d'en réduire les nuisances.</p> <p>13-3-3 Constructions et installations nécessaires aux services publics Les dispositions figurant au 13-2-1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics.</p> <p>13-3-4 Essences végétales Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives. » Concernant les dispositions de l'alinéa 13-3-3 propres aux CINASPIC, on notera que l'alinéa 13-2-1 qui y est visé n'existe pas. Il n'est donc pas possible d'apprécier les latitudes offertes aux CINASPIC. Quoi qu'il en soit, les dispositions de l'article UI 13 s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de la section courante de l'infrastructure en surface du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UI 13 est la suivante :</b> « 13-3-3 Constructions et installations nécessaires aux services publics Les dispositions figurant au 13-2-1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics. <i>L'ensemble des règles définies à l'article UI 13 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p><b>Zone AU :</b> <b>Les articles AU 4, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</b></p>	
<p><b>L'article AU 1 interdit :</b> « Sont interdites toutes formes de construction et d'installations. » Cette disposition rend la zone inconstructible. <b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article AU 1 est la suivante :</b> « Sont interdites toutes formes de construction et d'installations, à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p><b>L'article AU 2 indique :</b> « Non réglementé » Même si cet article ne présente pas de contrainte à la réalisation du projet, il convient d'autoriser explicitement le réseau de transports publics du Grand Paris. <b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article AU 2 est la suivante :</b> « Sont uniquement autorisées les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p><b>L'article AU 6 indique :</b> « Les constructions s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de 2 mètres. » Les dispositions arrêtées par l'article AU 6, imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article AU 6 est la suivante :</b> « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>L'article AU 7 indique :</b> « Les constructions nouvelles peuvent s'implanter sur les limites séparatives</p>	



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>ou en retrait avec un minimum de 2 mètres. »  Les dispositions arrêtées par l'article AU 7, imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article AU 7 est la suivante :</b>  « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>Zone N et son secteur Na :</b>  <b>Les articles N 1, 4 et 13 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.  <b>L'article N 2</b> autorise notamment sous conditions :  « 2-1 Pour l'ensemble de la zone : Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux laboratoires d'observation, équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, par exemple postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre l'incendie ou de protection contre les inondations ; »  Cette formulation n'autorise que les ouvrages techniques annexes et non la section courante de l'infrastructure. Il convient donc d'autoriser explicitement le réseau de transport public du Grand Paris.  <b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b>  De plus, l'article N 2 indique :  « 2-9 Par ailleurs, une partie de la zone N est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU. »  Les éléments de projet respecteront les servitudes liées au CEA.</p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article N 2 est la suivante :</b>  « 2-1 Pour l'ensemble de la zone :  - Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux laboratoires d'observation, équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, par exemple postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre l'incendie ou de protection contre les inondations ;  - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p><b>L'article N 6</b> indique notamment :  « 6-1 Règle générale  - Secteur Na : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de 5 mètres. (...) »  Concernant le secteur Na, les dispositions arrêtées par l'article N 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».  Concernant, la zone N proprement dite, l'article N 6 n'est pas réglementé.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article N 6 est la suivante :</b>  « 6-1 Règle générale  - Secteur Na :  Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de 5 mètres.  Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>L'article N 7</b> indique notamment :  « 7-1 Règle générale  - Secteur Na : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de 5 mètres. (...) »  Concernant le secteur Na, les dispositions arrêtées par l'article N 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».  Concernant, la zone N proprement dite, l'article N 7 n'est pas réglementé.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article N 7 est la suivante :</b>  « 7-1 Règle générale  - Secteur Na :  Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de 5 mètres.  Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>L'article N 9</b> indique notamment :  « L'emprise au sol maximale des constructions est réglementée de la manière suivante :  - Secteur Na : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à 15 %. (...) »  Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour la section courante de l'infrastructure en surface. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.  Concernant, la zone N proprement dite, l'article N 9 n'est pas réglementé.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article N 9 est la suivante :</b>  « L'emprise au sol maximale des constructions est réglementée de la manière suivante :  - Secteur Na :  L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à 15 %.  Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé »</p>
<p><b>L'article N 10</b> indique notamment :  « 10-2 Règles générales  - A l'intérieur du secteur Na uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder 6 mètres au point le plus haut. (...) »</p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article N 10 est la suivante :</b></p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>Concernant le secteur Na, ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation de la section courante de l'infrastructure en viaduc qui nécessite une hauteur d'une dizaine de mètres. Il convient donc de les exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Concernant, la zone N proprement dite, l'article N 10 n'est pas réglementé.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>« 10-2 Règles générales - A l'intérieur du secteur Na uniquement : La hauteur des constructions ne peut excéder 6 mètres au point le plus haut. <i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, la hauteur des constructions n'est pas réglementée.</i> »</p>
<p><b>L'article N 11</b> indique notamment : « 11-3 Les clôtures (...) » Pour l'ensemble de la zone les dispositions ci-avant ne s'imposent pas aux clôtures des terrains occupés par des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement l'imposent. Toutefois la hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser 3,20 mètres. »</p> <p>Malgré la souplesse accordée aux CINASPIC, cet article fixe des règles de hauteur pour les clôtures. Ces règles ne correspondent pas au service de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de paragraphe 11.3 est la suivante :</b> « <i>L'ensemble des dispositions de l'alinéa 11.3 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »</p>
<p><b>Zone A :</b> <b>Les articles A 1, 4, 6, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</b></p>	
<p><b>L'article A 2</b> autorise notamment sous conditions : « 2-2 Pour l'ensemble de la zone : Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, et qui ne pourraient être implantés en d'autres lieux, par exemple, postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre incendie ou de protection contre les inondations à l'exception des antennes relais, »</p> <p>Cette formulation n'autorise que les ouvrages techniques annexes et non la section courante de l'infrastructure. Il convient donc d'autoriser explicitement le réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p> <p>De plus, l'article A 2 indique : « 2-7 Par ailleurs, une partie de la zone A est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU. »</p> <p>Les éléments de projet respecteront les servitudes liées au CEA.</p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article A 2 est la suivante :</b> « 2-2 Pour l'ensemble de la zone : - Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, et qui ne pourraient être implantés en d'autres lieux, par exemple, postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre incendie ou de protection contre les inondations à l'exception des antennes relais, - <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »</p>
<p><b>L'article A 7</b> indique notamment : « 7-1 Règle générale 7-1-1 Dans la zone A, les constructions nouvelles doivent s'implanter en retrait des limites séparatives avec un minimum de 4 mètres. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article A 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article A 7 est la suivante :</b> « 7-2 Règles particulières (...) » <i>7-2-4 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> »</p>

#### 2.7.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

La liste des emplacements réservés est présentée dans le rapport de présentation

L'infrastructure en surface traverse deux emplacements réservés, sans les remettre en cause. Il s'agit de :

- L'emplacement réservé n°9 : « *doublément de la RD 36* » d'une superficie de 180 360 m<sup>2</sup>, au bénéfice du Conseil Général.
- L'emplacement réservé n°10 : « *TCSP le long de la RD 306* » d'une superficie de 23 060 m<sup>2</sup>, au bénéfice du STIF.

Le projet uniquement en viaduc ne remet pas en cause ces emplacements réservés.

Seule l'emprise de l'emplacement réservé n°9 sera adaptée afin de permettre l'implantation des éléments de projet. L'emplacement réservé n°10 n'est quant à lui pas modifié, mais un nouvel emplacement réservé (n° 11) est créé afin de définir un couloir correspondant au passage de la ligne de métro en viaduc, incluant les mesures conservatoires en vue de la réalisation de la future gare.

**Tableau des emplacements réservés en vigueur**

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Superficie
1	Chemin piéton-vélo entre le Val d'Albian et la RD 446 (CR14) de 4 m de large	Commune	4 330 m <sup>2</sup>
2	Chemin piéton-vélo le long du CV02 de 4 m de large	Commune	5 010 m <sup>2</sup>
3	Chemin piéton-vélo le long du CR4 de 4 m de large	Commune	3 890 m <sup>2</sup>
4	Création d'un accès	Commune	335 m <sup>2</sup>
5	Chemin piéton-vélo de 4 m de large	Commune	210 m <sup>2</sup>
6	Accès piéton et secours au Bois Chauveaux	Commune	167 m <sup>2</sup>
7	Carrefour rue de Paris	Commune	979 m <sup>2</sup>
8	Chemin piéton-vélo de 4 m de large	Commune	50 m <sup>2</sup>
9	Doublement de la RD 36	Conseil Général	180 360 m <sup>2</sup>
10	TCSP le long de la RD 306	STIF	23 060 m <sup>2</sup>

**Tableau des emplacements réservés mis en compatibilité**

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Superficie
1	Chemin piéton-vélo entre le Val d'Albian et la RD 446 (CR14) de 4 m de large	Commune	4 330 m <sup>2</sup>
2	Chemin piéton-vélo le long du CV02 de 4 m de large	Commune	5 010 m <sup>2</sup>
3	Chemin piéton-vélo le long du CR4 de 4 m de large	Commune	3 890 m <sup>2</sup>
4	Création d'un accès	Commune	335 m <sup>2</sup>
5	Chemin piéton-vélo de 4 m de large	Commune	210 m <sup>2</sup>
6	Accès piéton et secours au Bois Chauveaux	Commune	167 m <sup>2</sup>
7	Carrefour rue de Paris	Commune	979 m <sup>2</sup>
8	Chemin piéton-vélo de 4 m de large	Commune	50 m <sup>2</sup>
9	Doublement de la RD 36	Conseil Général	154 780 m <sup>2</sup>
10	TCSP le long de la RD 306	STIF	23 060 m <sup>2</sup>
11	Réseau de transport public du Grand Paris : viaduc et mesures conservatoires en vue de la réalisation de la future gare	Société du Grand Paris	46 000 m <sup>2</sup>

#### 2.7.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Pour permettre la réalisation du projet, le plan de zonage devra être modifié de la manière suivante :

- Tout d'abord, il convient de réduire l'emplacement réservé n°9, destiné au doublement de la RD 36, au bénéfice du Conseil Général, sous les emprises





- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de :
  - De réduire l'emplacement réservé n°9 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.
  - De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris et afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°9.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

**Au cours de cette enquête, quelques observations ont été recueillies concernant la ZNA de Saclay et l'interdiction de construire le viaduc projeté dans la ZNA observations auxquelles la SGP a répondu (Cf. également § 2.2.3. Tome 2 – Seconde partie)**

**Par ailleurs**, M. LECOMTE directeur du Centre du CEA de Saclay a rédigé sur le registre électronique le courriel n°3985 suivant :

Courriel n°3985 déposé le 26 avril 2016

*« En complément de l'avis 2872, le CEA précise que dans les études de sûreté qu'il a réalisées, des mesures ont été préconisées pour éviter toute possibilité d'impact du métro sur les installations nucléaires de base en fonctionnement et toute perturbation vibratoire ou électromagnétique sur les appareils de laboratoires. Parmi ces mesures, il convient de privilégier l'éloignement maximum du tracé effectif en viaduc au Nord de la RD36, sans empiéter sur la ZPNAF, le long des emprises du CEA au-delà de la gare aérienne CEA Saint Aubin vers Villiers le Bâcle.*

*Le Directeur du Centre CEA de Saclay ».*

A la suite de ce courriel, le président de la commission d'enquête a envoyé à la SGP la question suivante :

**Question complémentaire de la commission d'enquête sur la MECDU de Saclay.**

Dans le courriel N°3985, M. Lecomte, directeur du Centre du CEA de Saclay, demande à la suite des études de sûreté qu'il a réalisées de privilégier l'éloignement au maximum du tracé effectif en viaduc au Nord de la RD 36 le long des emprises du CEA pour éviter toute possibilité d'impact du métro sur les installations nucléaires de base en fonctionnement et toute perturbation vibratoire ou électromagnétique sur les appareils de laboratoires.

La SGP est-elle d'accord pour déplacer plus au Nord, sur le plan de la MECDU du PLU de Saclay, l'emplacement réservé au profit de la SGP dans ce même secteur, tout en restant dans la zone d'intervention potentielle, sans empiéter sur la ZPNAF?

Peut-elle fournir un plan intégrant ce déplacement?

**La SGP par la voix de son directeur juridique a apporté la réponse suivante :**

*« La demande M. Lecomte, directeur-adjoint du Centre du CEA de Saclay, à la suite des études de sûreté qu'il a réalisées, a pour conséquence d'obliger à déplacer plus au Nord, sur le document de mise en compatibilité du PLU de Saclay, l'emplacement n°11,*



réservé au profit de la SGP, tout en restant dans la zone d'intervention potentielle, sans empiéter sur la ZPNAF. Ce déplacement concernerait la partie située au droit du site du CEA mais aussi la partie située à l'Est de ce site sans modifier l'emplacement signalé pour les mesures conservatoires de la gare de Saclay.

La SGP a d'ores et déjà engagé des études en ce sens, en lien étroit avec le département, et a prévu de s'assurer que le projet remanié répondrait aux attentes du CEA.

Aucun plan ne peut être fourni dans l'immédiat : le détail de l'emplacement exact ne sera connu qu'ultérieurement, compte tenu des discussions en cours avec le département propriétaire de la RD 36, qui est verbalement d'accord sur le principe de ce déplacement, le viaduc étant compatible avec le doublement de la RD 36 à la condition d'un positionnement fin des piles du viaduc. »

**La commission d'enquête considère donc qu'il devra être tenu compte de ce plan, en cours d'élaboration, pour effectuer la mise en compatibilité de la commune de Saclay.**

### 2.7.2. Conclusions de la commission d'enquête.

**A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Saclay,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle de Saclay ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 4 dans la commune de Saclay,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

Etant donné, par ailleurs, que peu d'observations concernant la mise en compatibilité du PLU de Saclay ont été déposées et que seul un courriel traitant de la cette mise en compatibilité mérite un traitement particulier ;

**Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Saclay,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Saclay afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Saclay des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saclay selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.7.1** ci-dessus et en tenant compte du plan précisant l'emplacement définitif n°11 réservé au profit de la SGP qui sera fourni postérieurement à cette enquête.

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

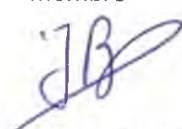
Jean Pierre CHAULET : président



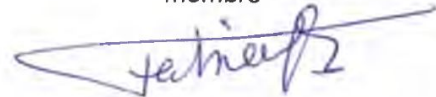
Pierre BARBER :  
membre



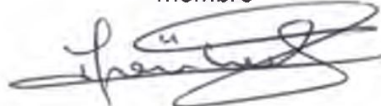
Jacques BERNARD-BOUSSIÈRES:  
membre



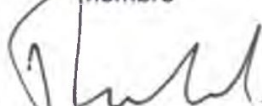
Fabien GHEZ :  
membre



Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre



**2.8**

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR  
LA MISE EN COMPATIBILITE DU  
PLU DE VILLIERS-LE-BACLE (91)**

## 2.8.1. Avis motivé de la commission d'enquête

### 2.8.1.1. Situation actuelle

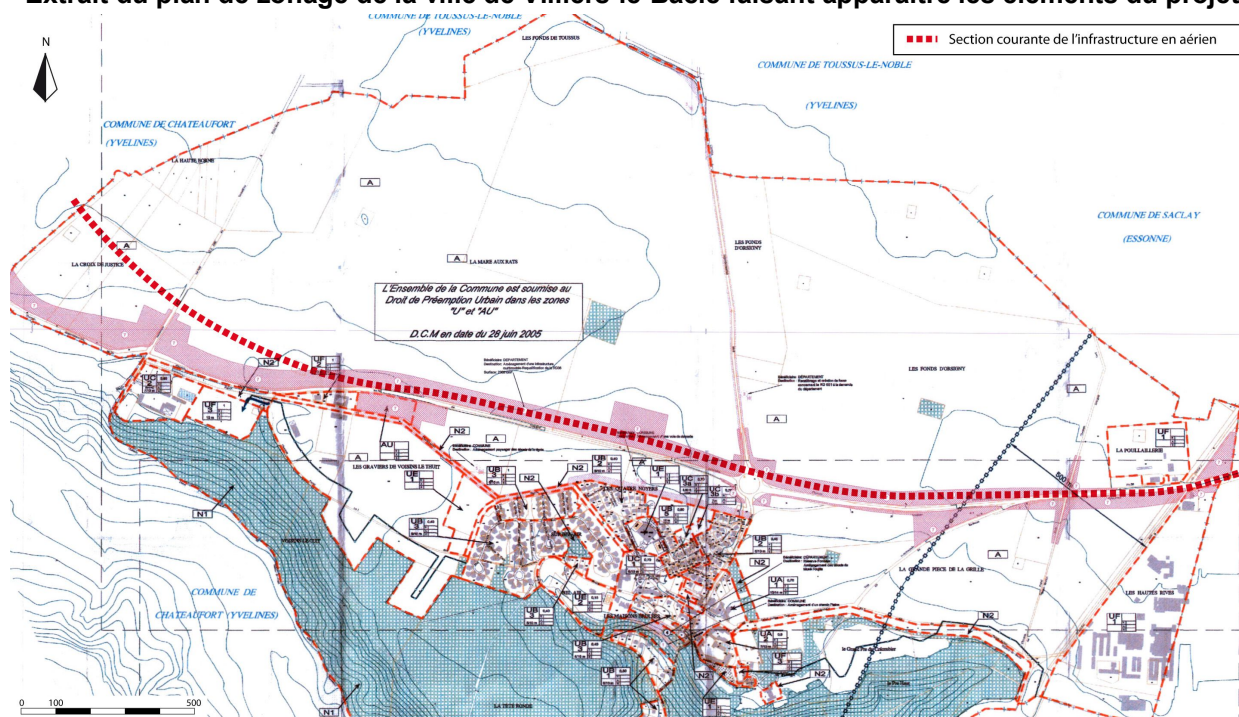
La ville de VILLIERS-LE-BACLE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 mai 2006.

Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 18 décembre 2007 et d'une mise en compatibilité dans le cadre de la DUP du réaménagement de la RD 36 approuvée le 14 juin 2011.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de VILLIERS-LE-BACLE uniquement en surface sur une longueur totale d'environ **3,5 km**.

Le tracé est implanté sur deux zones distinctes du PLU de la ville de VILLIERS-LE-BACLE : une zone urbaine et une zone agricole.

#### Extrait du plan de zonage de la ville de Villiers-le-Bâcle faisant apparaître les éléments du projet



### 2.8.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé ci-après des motifs des changements apportés devra être inséré dans le document, à la fin du chapitre « P.3. Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin de la « PARTIE 4 – EXPLICATIONS DES CHOIX RETENUS » :

#### **4.4 LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS**

##### **Exposé des motifs des changements apportés**

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

*Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant*



de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

## 2.8.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de VILLIERS-LE-BACLE qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

## 2.8.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement et de programmation

Le PLU de la ville de VILLIERS-LE-BACLE comporte huit orientations d'aménagement qui ne concernent pas les secteurs traversés par le projet.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document.

## 2.8.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b> Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (aucune mention dans l'annexe 2 du règlement : « définitions »).</p> <p><b>Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</b></p>	
<p><b>Annexe du règlement du PLU – Recommandations :</b> <b>L'alinéa 8 « Clôtures »</b> indique notamment : « Les clôtures sur voie doivent s'inspirer des clôtures traditionnelles. Types de clôtures autorisés : - murs en pierre, - clôtures en haies végétales, - murs bahuts surmontés de grilles fer forgé ou d'éléments à claire-voie dans les proportions de 1/3 plein - 2/3 à claire-voie. La hauteur maximale des clôtures opaques sur rue est fixée à 1,20 mètres » Cette annexe du règlement ne propose que des recommandations qui ne sont pas réglementairement opposables. Toutefois, les règles fixées pour les clôtures seront respectées dans le cadre du projet de réseau de transport public du Grand Paris. <b>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b></p>	
<p><b>Zone UF, secteur UF1 ;</b> <b>Les articles UF 1, 2 4, 6, 7, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet.</b> La zone UF n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p><b>Zone A :</b> <b>Les articles A 4, 6, 7, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</b></p> <p><b>L'article A 1 interdit :</b> « - les lotissements de toute nature et les groupes d'habitations non nécessaires et non directement liées aux besoins des exploitations agricoles, - les constructions à usage de commerces, de bureaux et de services non liées à l'exploitation agricole, - les constructions destinées à abriter des installations industrielles ou artisanales, non directement liées à l'agriculture, - les terrains de camping et de caravaning soumis à autorisation, - le stationnement isolé des caravanes, - dans le secteur non aedificandi de 500 m. aux abords du CEA, les constructions et installations de toute nature. » Il convient de vérifier si les occupations et utilisations des sols interdites dans l'article A 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris, au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Le présent article ne les interdit pas. Toutefois, le secteur non aedificandi aux abords du CEA qui est traversé par le futur tracé en viaduc est quant à lui strictement inconstructible. <b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p> <p><b>L'article A 2 autorise notamment sous conditions :</b></p>	<p><b>L'article A 1 est complété de la manière suivante :</b> « - dans le secteur non aedificandi de 500 m. aux abords du CEA, les constructions et installations de toute nature, <i>hormis les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »</p>

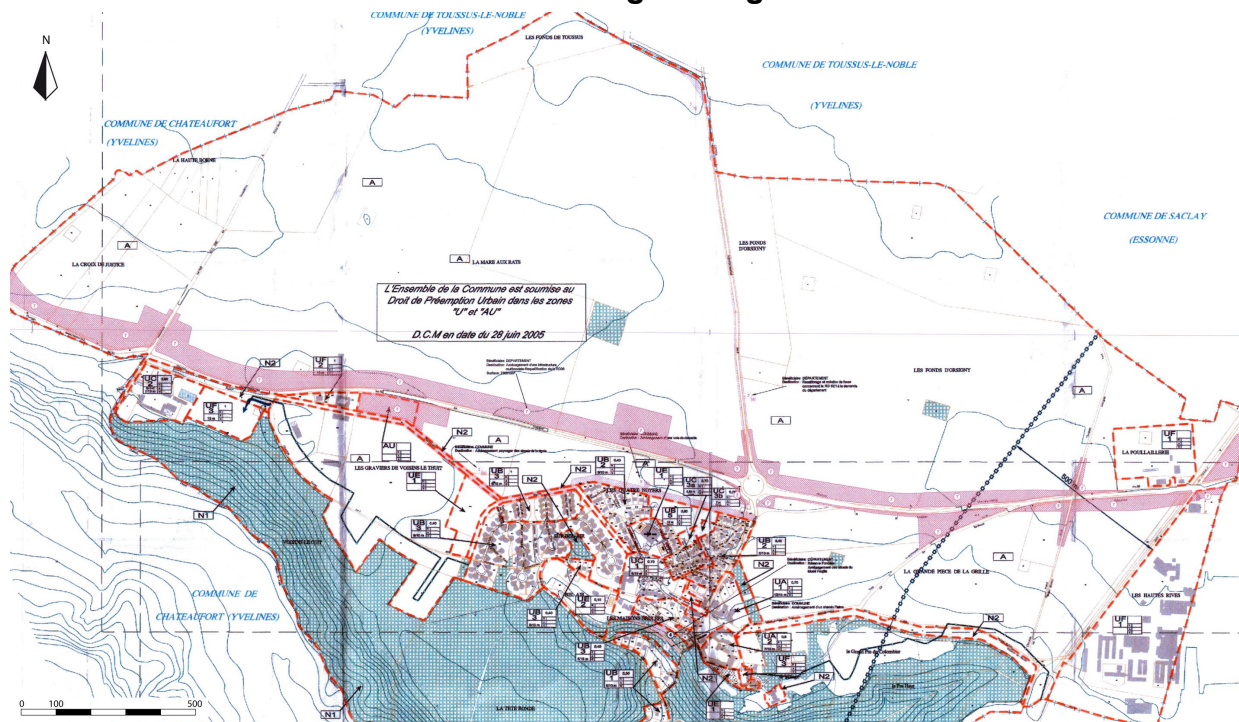
Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>« 3. Les équipements collectifs et les locaux techniques (type Électricité - Gaz, Télécom ...), les locaux poubelles, à condition qu'ils s'intègrent de manière satisfaisante au paysage urbain et naturel, ainsi qu'à l'environnement. (...) »</p> <p>5. L'implantation des bâtiments ou ouvrages de faible importance réalisés par une collectivité publique ou son concessionnaire, ou par un service public, à condition qu'ils soient d'intérêt général (transformateurs, toilettes, cabines téléphoniques, abris à voyageurs, ...).</p> <p>6. Dans la zone non aedificandi de 500 m aux abords du CEA, les installations techniques liées aux bassins de rétention des eaux pluviales. (...)</p> <p>8. Les voiries ainsi que les équipements superstructures et d'infrastructures d'intérêt général. »</p> <p>Ces dispositions autorisent notamment les équipements collectifs et les équipements superstructures et infrastructures d'intérêt général. Toutefois, le secteur <i>non aedificandi</i> aux abords du CEA qui est traversé par le futur tracé en viaduc n'autorise pas les éléments de projet. <b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>L'article A 2 est complété de la manière suivante :</b></p> <p>« 6. Dans la zone non aedificandi de 500 m aux abords du CEA, les installations techniques liées aux bassins de rétention des eaux pluviales <b>ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</b></p>

### 2.8.1.6. Evolutions du plan de zonage induites par le projet

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

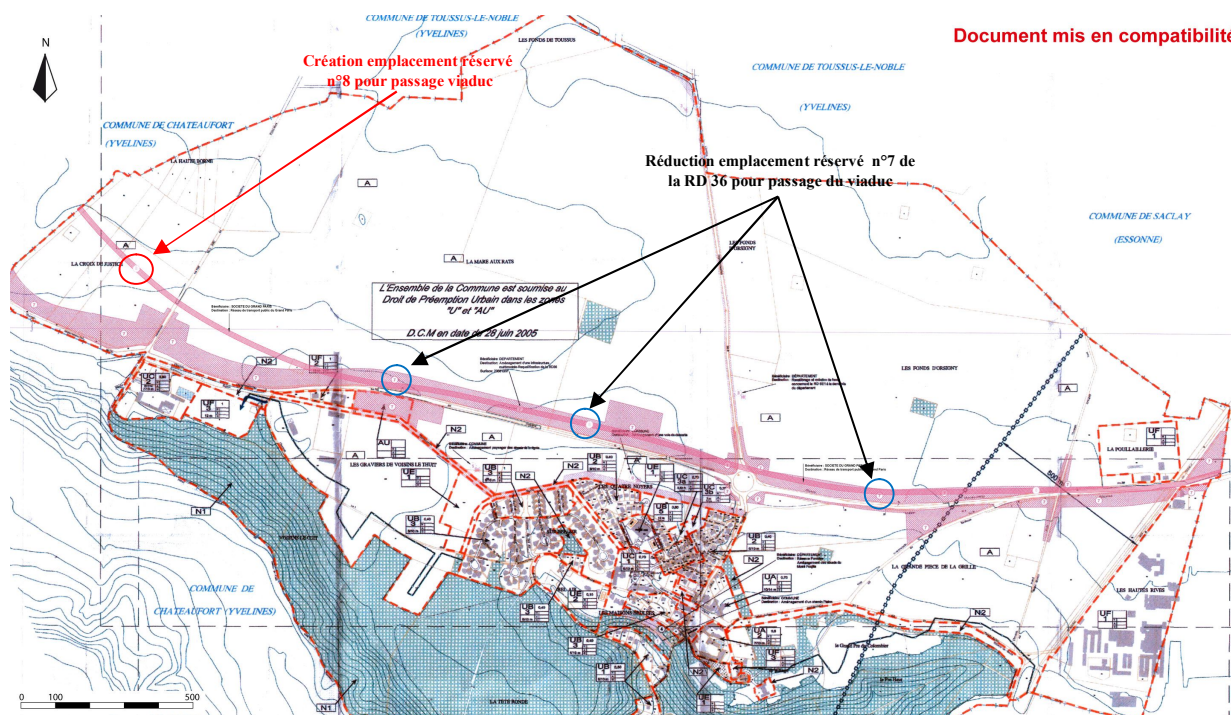
- **Tout d'abord, il convient de réduire l'emplacement réservé n°7, destiné à «l'aménagement d'une infrastructure multimodale – Requalification de la RD36 », au bénéfice du Conseil Départemental, sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. Cet emplacement réservé est réduit sur une surface totale d'environ 2,7 ha.**
- **Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en surface. Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 5,3 ha, sera identifié par le numéro 8.**

### Plan de zonage en vigueur





## Plan de zonage mis en compatibilité



## 2.8.1.7. Evolution de la liste des emplacements réservés induite par le projet

## Tableau des emplacements réservés en vigueur

EMPLACEMENT RÉSERVÉ	SUPERFICIE EN M <sup>2</sup>	OBJET	BÉNÉFICIAIRE
<b>N° 1</b> Partie des parcelles : a) E 184 b) E 131 c) E 133 d) E 44 e) E 42 f) E 41 g) E 151 h) E 152 i) E 153 j) E 154 k) E 155 l) E 156 m) E 172	1 794 m <sup>2</sup>	Aménagement d'un chemin piéton.	Commune
<b>N° 2</b> Partie des parcelles : a) C 56 b) D 11 c) D 1 d) C 55 e) C 49	7 618 m <sup>2</sup>	Élargissement du CV n° 1 (route de Gif) vers le Sud depuis le carrefour avec le chemin rural du Fond Guérin, ainsi que l'aménagement du carrefour avec la RD 95.	Commune
<b>N° 3</b> Parcelles : a) ZA 9 b) B 79 c) B 9 ZA 5 d) ZA 5	9 515 m <sup>2</sup>	Recalibrage et création de fosses concernant la route départementale 6E1 à la demande et au bénéfice du département de l'Essonne.	Département
<b>N° 4</b> Parcelle 131	1 342 m <sup>2</sup>	Réserve foncière : Aménagement des abords du musée Foujita. Espaces publics et allées piétonnes.	Département
<b>N° 5</b>	14 447 m <sup>2</sup>	Aménagement paysager des abords de la rigole	Commune
<b>N° 6</b>	10 832 m <sup>2</sup>	Aménagement d'une voie de desserte	Commune
<b>N° 7</b>		Aménagement d'une infrastructure multimodale - Requalification de la RD36	Département



## Tableau des emplacements réservés mis en compatibilité

EMPLACEMENT RÉSERVÉ	SUPERFICIE EN M <sup>2</sup>	OBJET	BÉNÉFICIAIRE
N° 1 Partie des parcelles : a) E 184 b) E 131 c) E 133 d) E 44 e) E 42 f) E 41 g) E 151 h) E 152 i) E 153 j) E 154 k) E 155 l) E 156 m) E 172	1 794 m <sup>2</sup>	Aménagement d'un chemin piéton.	Commune
N° 2 Partie des parcelles : a) C 56 b) D 11 c) D 1 d) C 55 e) C 49	7 618 m <sup>2</sup>	Élargissement du CV n° 1 (route de Gif) vers le Sud depuis le carrefour avec le chemin rural du Fond Guérin, ainsi que l'aménagement du carrefour avec la RD 95.	Commune
N° 3 Parcelles : a) ZA 9 b) B 79 c) B 9 ZA 5 d) ZA 5	9 515 m <sup>2</sup>	Recalibrage et création de fosses concernant la route départementale 6E1 à la demande et au bénéfice du département de l'Essonne.	Département
N° 4 Parcelle 131	1 342 m <sup>2</sup>	Réserve foncière : Aménagement des abords du musée Foujita. Espaces publics et allées piétonnes.	Département
N° 5	14 447 m <sup>2</sup>	Aménagement paysager des abords de la rigole	Commune
N° 6	10 832 m <sup>2</sup>	Aménagement d'une voie de desserte	Commune
N° 7		Aménagement d'une infrastructure multimodale - Requalification de la RD36	Département
N° 8	52 600 m <sup>2</sup>	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris

## 2.8.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

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

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
  - De réduire l'emplacement réservé n°7 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.
  - De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

Au cours de cette enquête le maire de Villiers-le-Bâcle a inséré dans le registre de la commune la lettre n°5 déclarant :  *dans la révision du PLU, la commune ne modifiera pas l'article A1 occupations et utilisations des sols interdites. Affirme la permanence et l'intangibilité de la ZNA de 500 m autour du CEA ».*

**Sur ce point la SGP a déclaré que la ZNA « : peut être levée pour le réseau de transport public, et donc, pour elle, n'interdit pas les « mesures conservatoires» de construction en attendant la possibilité d'édifier la gare CEA-Saint-Aubin ».**

***La commission d'enquête considère donc que rien ne s'oppose à ce que le PLU de la commune de Villiers-le-Bâcle soit mis en compatibilité selon les modifications précisées dans le dossier de mise en compatibilité de cette commune.***

## **2.8.2. Conclusions de la commission d'enquête.**

**A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Villiers-le-Bâcle,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle de Villiers-le-Bâcle ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 4 dans la commune de Villiers-le-Bâcle,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

**Etant donné**, par ailleurs, qu'une seule observation concernant la mise en compatibilité de cette commune (lettre n°5 du maire de Villiers-le-Bâcle citée ci-avant) a été adressée à la commission d'enquête ;

**Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Villiers-le-Bâcle,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Villiers-le-Bâcle afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Villiers-le-Bâcle des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Villiers-le-Bâcle selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.8.1** ci-dessus

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

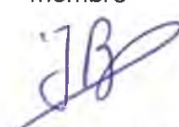
Jean Pierre CHAULET : président



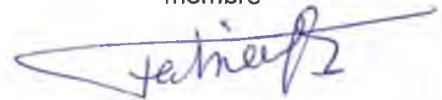
Pierre BARBER :  
membre



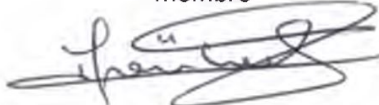
Jacques BERNARD-BOUISSIERES:  
membre



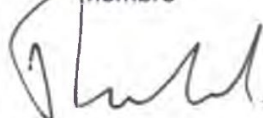
Fabien GHEZ :  
membre



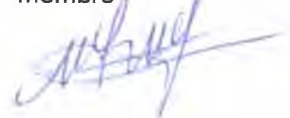
Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre



2.9

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR  
LA MISE EN COMPATIBILITE DU  
PLU DE CHATEAUFORT (78)**



## 2.9.1. Avis motivé de la commission d'enquête

### 2.9.1.1. Situation actuelle

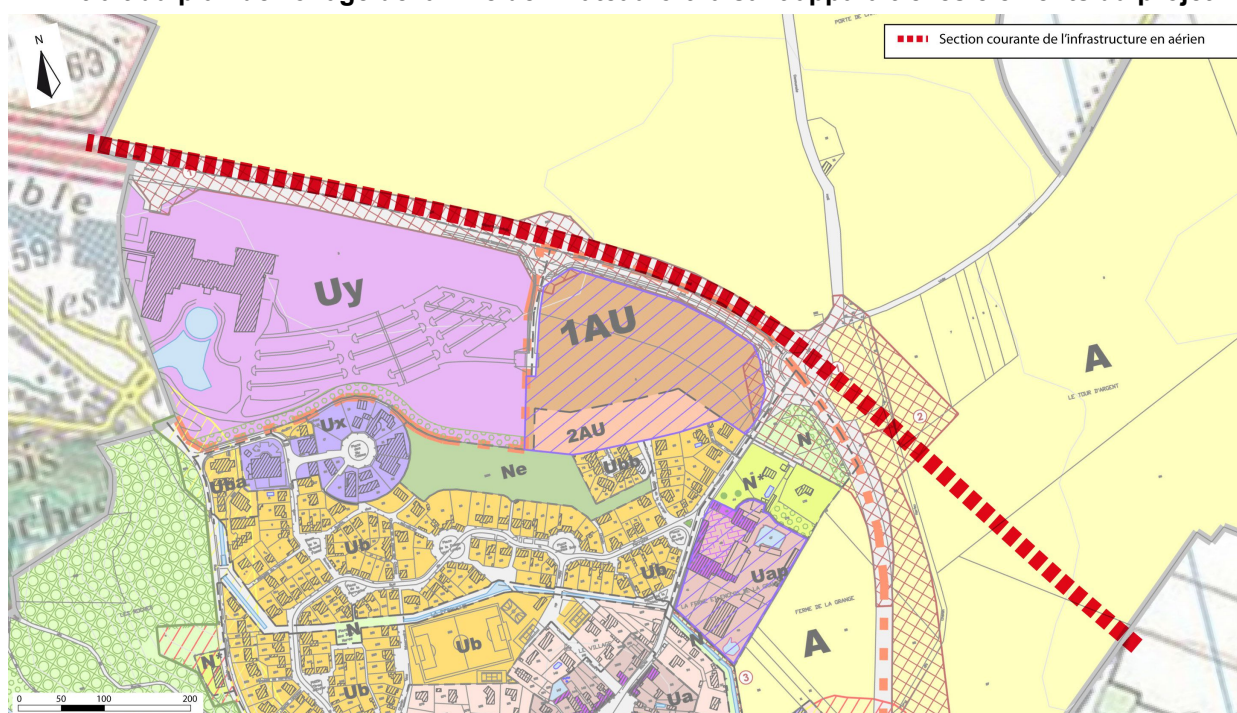
La ville de CHATEAUFORT ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur. Par contre, elle appartient au territoire du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse régi par la Charte révisée du Parc pour la période 2011-2023.

La ville de CHATEAUFORT est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 mars 2014.

Ce document n'a ensuite fait l'objet d'aucune évolution.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHATEAUFORT uniquement en aérien, d'Est en Ouest, en longeant la RD 36 sur une longueur d'environ **1,4 km**.

**Extrait du plan de zonage de la ville de Châteaufort faisant apparaître les éléments du projet**



### 2.9.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé ci-après des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du « **CHAPITRE 4 : LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES** », dans la partie « 6. Les motifs de délimitations des zones et des règles » :

#### **6.5 La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris Exposé des motifs des changements apportés**

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

*Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant*

de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

#### 2.9.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de CHATEAUFORT qui donne toute sa place à la future infrastructure.

Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

#### 2.9.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement et de programmation

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet également pas en cause ce document

#### 2.9.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b> Une définition figure dans le lexique du règlement : « Equipements collectifs : Ce sont des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif, culturel, médical, social et scolaire. »</p> <p><b>Même si la définition des équipements collectifs présente une liste non exhaustive de services publics, dans laquelle le projet du réseau de transport public du Grand Paris pourrait trouver sa place, il apparaît que, le projet ne comportant pas de gare sur CHATEAUFORT, ce dernier n'assure pas une fonction de service direct aux habitants de la commune.</b></p> <p><b>Ce libellé est donc trop restrictif et il est préférable d'indiquer explicitement le réseau de transport public du Grand Paris.</b></p>	<p><b>Le complément de rédaction inséré à la définition est le suivant :</b> « Equipements collectifs : Ce sont des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif, culturel, médical, social et scolaire. <i>Cette définition prend également en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p><b>Zone UY :</b> <b>Les articles UY 1, 2, 4, 9, 10 et 11 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</b></p>	
<p><b>L'article UY 6 indique :</b> « Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement, ou à toute limite s'y substituant (marge de recul, emplacement réservé) au moins égale à 15 m. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux peuvent être implantés à l'alignement. Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 35 m comptés de l'axe de la RD 36. »</p> <p>Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, les dispositions arrêtées par l'article UY 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UY 6 est la suivante :</b> « Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux peuvent être implantés à l'alignement. <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 35 m comptés de l'axe de la RD36. »</p>
<p><b>L'article UY 7 indique :</b> « Pour les constructions à usage d'activité le retrait par rapport aux limites séparatives doit être au moins égal à 5 m. Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées en limite séparative. »</p> <p>Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, les dispositions arrêtées par l'article UY 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UY 7 est la suivante :</b> « Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées en limite séparative. <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>
<p><b>L'article UY 13 indique :</b> « Les espaces laissés libres de toute construction et non occupés par des aires de stationnement sont à aménager et à paysager : plantation d'arbres, d'arbustes, de vivaces ou engazonnement. Les essences végétales à planter pourront être choisies préférentiellement dans la liste des végétaux proposée en annexe documentaire, établie par le Parc Naturel Régional de la vallée de Haute Chevreuse. »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UY 13 est la suivante :</b> « <i>Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	
<p><b>Zone 1AU :</b>  <b>Les articles 1AU 1, 2, 4, 9 et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p><b>L'article 1AU 6</b> indique :  <i>« Les constructions doivent être implantées à l'alignement ou en recul d'une distance égale ou supérieure de 3 m de l'alignement.  Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 35 m comptés de l'axe de la RD 36. »</i>  Les dispositions arrêtées par l'article 1AU 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des <i>« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »</i>.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article 1AU 6 est la suivante :</b>  <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>
<p><b>L'article 1AU 7</b> indique :  <i>« Les constructions peuvent être implantées soit en contiguïté d'une au moins des limites séparatives, soit en retrait d'un minimum de 3 m par rapport aux limites séparatives si elle ne comporte aucune ouverture supérieure à 0.6 m<sup>2</sup>; dans le cas d'une ouverture supérieure, le retrait sera porté à 4 m.  Les annexes légères de type abris de jardin, n'excédant pas 10 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et d'une hauteur inférieure ou égale à 2 m à l'égout du toit doivent être implantées en limites séparatives ou en retrait d'un mètre minimum des limites séparatives. »</i>  Les dispositions arrêtées par l'article 1AU 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des <i>« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »</i>.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article 1AU 7 est la suivante :</b>  <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>
<p><b>L'article 1AU 11</b> indique :  <i>« 6 - Les clôtures :  Le long d'une voie ou d'une emprise publique :  Les clôtures seront composées soit  - d'une clôture à claire-voie (mur-bahut surmonté de lisses ou de barreaudage) doublées ou non de haies vives, l'ensemble maintenu à 2 m de hauteur maximum.  - d'une haie végétale d'une hauteur maximale de 2 m éventuellement doublée ou non par un grillage discret maintenu par des supports de teinte sombre sans mur bahut.  Le long des limites séparatives :  Les clôtures seront composées soit d'une haie végétale éventuellement doublée par un grillage discret maintenu par des supports de teinte sombre sans mur bahut.  Les clôtures avec des poteaux en béton apparent sont interdites, de même que les clôtures en ciment moulé. »</i>  Cet article fixe des règles pour les clôtures sur rue et en limites séparatives. Ces règles ne correspondent pas au service de transport public du Grand Paris.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de paragraphe 6 de l'article 1AU 11 est la suivante :</b>  <i>« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».</i></p>
<p><b>L'article 1AU 13</b> indique :  <i>« Sur la globalité de chaque zone 1AU, 20 % de l'espace sera consacré à un aménagement paysager.  Les surfaces ainsi dégagées pourront accueillir le stationnement demandé en supplément de celui déjà exigé sur les parcelles privées.  Les essences végétales à planter pourront être choisies préférentiellement dans la liste des végétaux proposée en annexe documentaire, établie par le Parc Naturel Régional de la vallée de Haute Chevreuse ».</i>  Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article 1AU 13 est la suivante :</b>  <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	
<p><b>Zone A :</b></p> <p><b>Les articles A 1, 2, 4, 9, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</b></p>	
<p><b>L'article A 2</b> autorise notamment sous conditions :</p> <p>« Les constructions nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, »</p> <p>Cette disposition permet l'implantation de CINASPIC. Toutefois, cette zone étant concernée par une section de l'infrastructure courante en viaduc, les règles prudentielles peuvent ne pas être respectées.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article A 2 est la suivante :</b></p> <p>« Sont soumises à conditions particulières :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole,</li> <li>- Les constructions nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages,</li> <li>- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris,</li> <li>- les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées (...) »</li> </ul>
<p><b>L'article A 6</b> indique :</p> <p>« Les constructions doivent être implantées à l'alignement ou à une distance de l'alignement égale ou supérieure à 5 m de l'alignement. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article A 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article A 6 est la suivante :</b></p> <p>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>L'article A 7</b> indique :</p> <p>« Les constructions doivent être implantées à une distance des limites au moins égale à 5 m.</p> <p>Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées en limite séparative. »</p> <p>Malgré la souplesse accordée aux CINASPIC, les dispositions arrêtées par l'article A 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article A 7 est la suivante :</b></p> <p>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>

#### 2.9.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

- Il convient de réduire les emplacements réservés n°1 et 2, destinés à l'élargissement de la RD 36 au bénéfice du Conseil Général des Yvelines, sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. L'emplacement réservé n°1 est réduit sur une surface totale d'environ 1,7 ha et l'emplacement réservé n°2 sur une superficie totale de 800 m<sup>2</sup> ;
- Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 2,3 ha, sera identifié par le numéro 9 ;

Le tableau des emplacements réservés devra être repris afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris en lien avec la

modification du plan de zonage et afin de modifier la superficie des emplacements réservés n°1 et 2.

### Liste des emplacements réservés en vigueur

N°	AFFECTATION	BENEFICIAIRE AYANT DEMANDE L'INSCRIPTION	SECTIONS ET PARCELLES CONCERNEES	SURFACE (M <sup>2</sup> )
1	Elargissement de la RD 36	Conseil Général des Yvelines	AA : 2/4/6/8 ZB : 278/288/ ZC : 39/41/42/43/44/45/46/48/49/ 50/51/52/59/60/61/62/63/64/65	66 000m <sup>2</sup>
2	Elargissement de la RD 36	Conseil Général des Yvelines	ZC : 3/22/27/30/35/52	34 000m <sup>2</sup>
3	Chemin piéton	Commune	AB : 40/54	1 400m <sup>2</sup>
4	Espace public	Commune	AE : 174/175	230m <sup>2</sup>
5	Espace public	Commune	AC : 110	155m <sup>2</sup>
6	Espace public	Commune	AC : 119	70m <sup>2</sup>
7	Chemin piéton	Commune	AC : 100/101/103/104/105/154/157	1 020m <sup>2</sup>
8	Chemin piéton	Commune	AC : 100	130m <sup>2</sup>

### Liste des emplacements réservés après mise en compatibilité

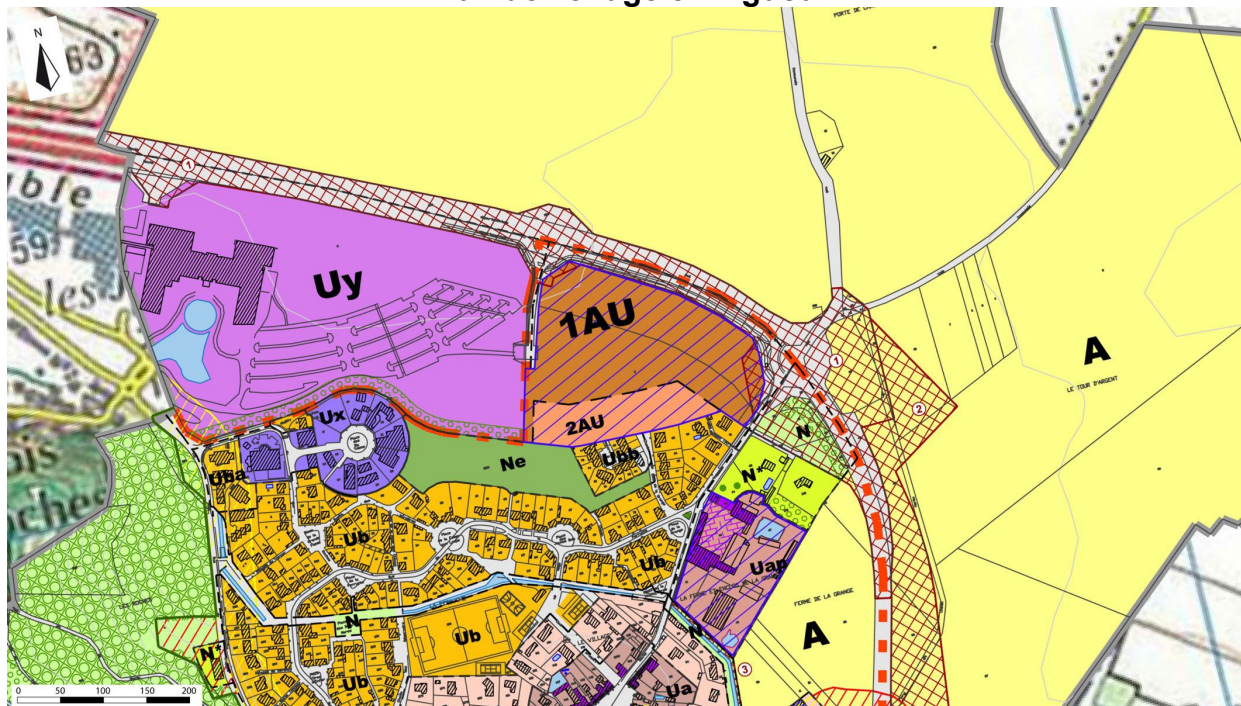
N°	AFFECTATION	BENEFICIAIRE AYANT DEMANDE L'INSCRIPTION	SECTIONS ET PARCELLES CONCERNEES	SURFACE (M <sup>2</sup> )
1	Elargissement de la RD 36	Conseil Général des Yvelines	AA : 2/4/6/8 ZB : 278/288/ ZC : 39/41/42/43/44/45/46/48/49/ 50/51/52/59/60/61/62/63/64/65	49 000m <sup>2</sup>
2	Elargissement de la RD 36	Conseil Général des Yvelines	ZC : 3/22/27/30/35/52	33 200m <sup>2</sup>
3	Chemin piéton	Commune	AB : 40/54	1 400m <sup>2</sup>
4	Espace public	Commune	AE : 174/175	230m <sup>2</sup>
5	Espace public	Commune	AC : 110	155m <sup>2</sup>
6	Espace public	Commune	AC : 119	70m <sup>2</sup>
7	Chemin piéton	Commune	AC : 100/101/103/104/105/154/157	1 020m <sup>2</sup>
8	Chemin piéton	Commune	AC : 100	130m <sup>2</sup>
9	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	ZC : 26/69/71	22 600 m <sup>2</sup>



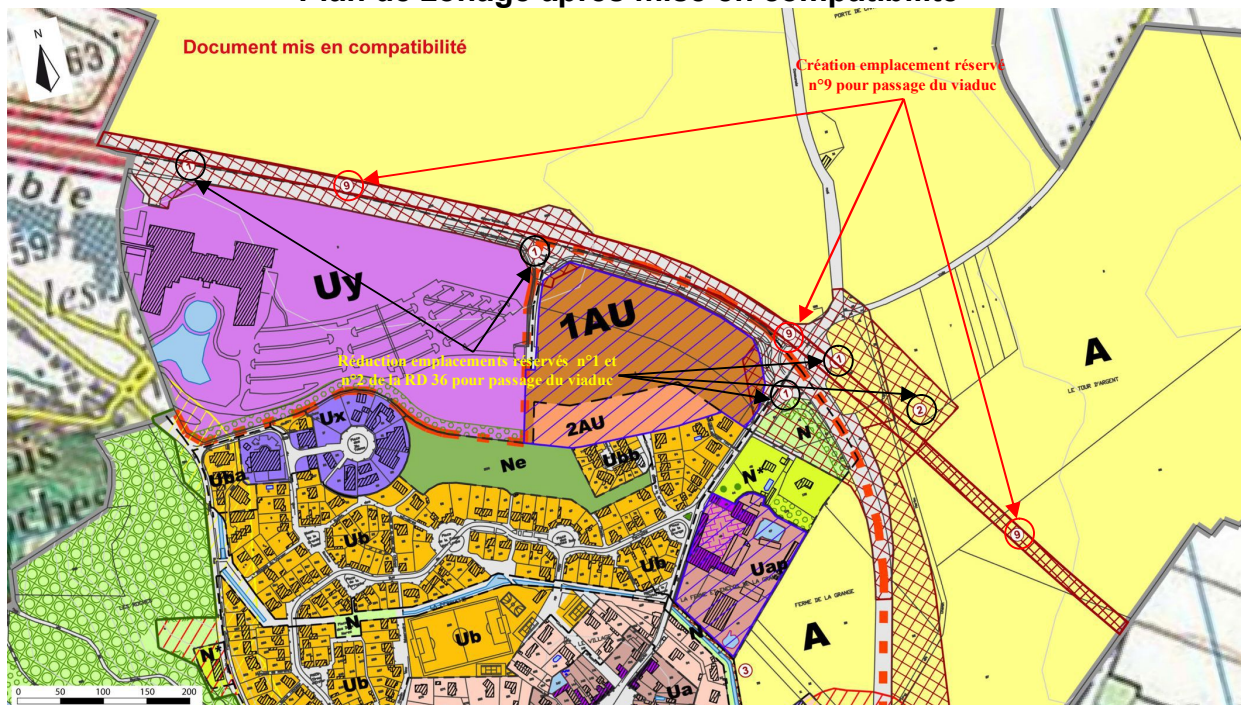
## 2.9.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter le zonage au projet de construction de deux ouvrages techniques annexes. Ces ouvrages se situent respectivement au sein de la zone classée N du Parc de Saint-Cloud et de l'Espace Vert Protégé du Jardin des Tourneroches.

## Plan de zonage en vigueur



## Plan de zonage après mise en compatibilité



## 2.9.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

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

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
  - De réduire les emplacements réservés n°1 et 2 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.
  - De définir un nouvel emplacement réservé n°9 au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris et afin de modifier la superficie des emplacements réservés n°1 et 2. Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions

### **2.9.2. Conclusions de la commission d'enquête.**

#### **A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Châteaufort,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle de Châteaufort ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 4 dans la commune de Châteaufort,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

**Etant donné**, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Châteaufort n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune, qu'aucun courriel n'a été relevé sur le registre électronique mis en



place pour cette enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

**Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Châteaufort,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Châteaufort afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- **Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Châteaufort des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Châteaufort selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.9.1** ci-dessus

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

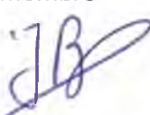
Jean Pierre CHAULET : président



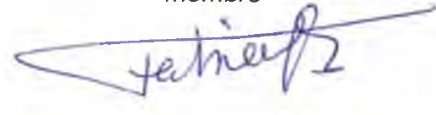
Pierre BARBER :  
membre



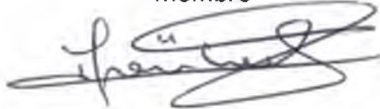
Jacques BERNARD-BOUISSIERES:  
membre



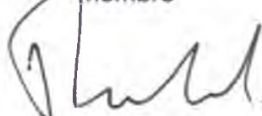
Fabien GHEZ :  
membre



Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre



**2.10**

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA  
MISE EN COMPATIBILITE DU PLU  
DE MAGNY-LES-HAMEAUX (78)**

## 2.10.1. Avis motivé de la commission d'enquête

### 2.10.1.1. Situation actuelle

La ville de MAGNY-LES-HAMEAUX est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY) du 21 février 2008.

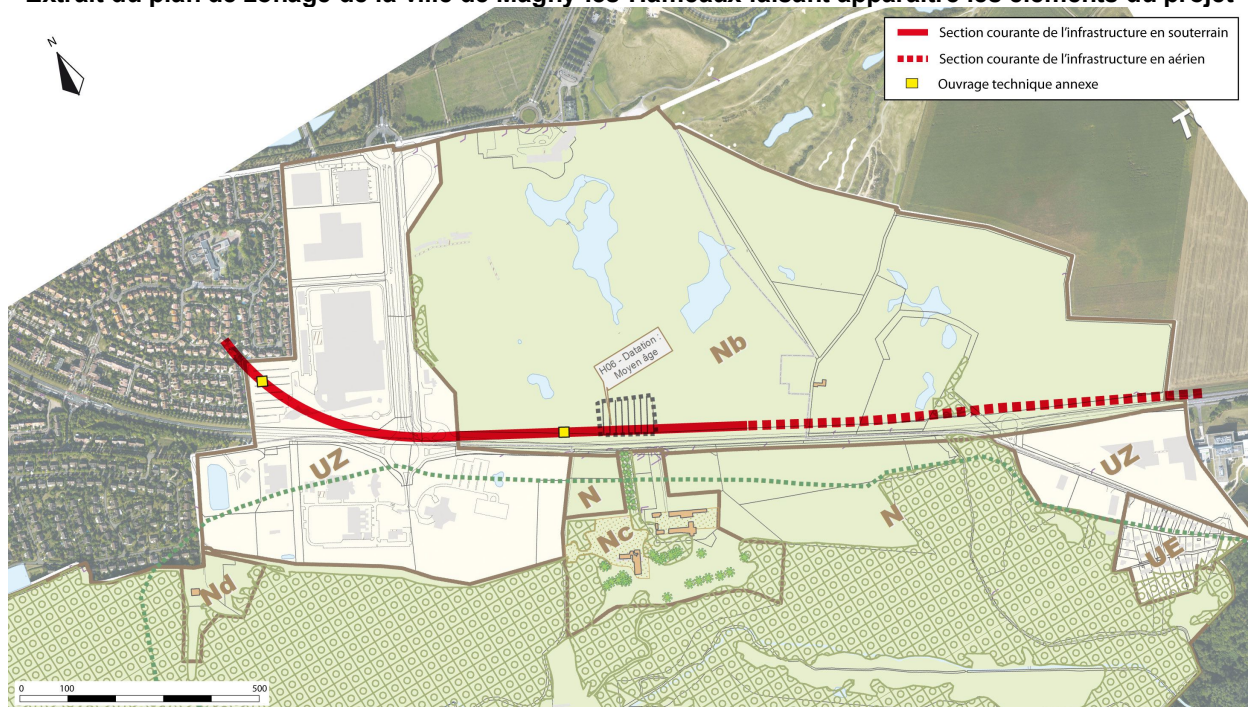
Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil d'Agglomération en date du 13 février 2014.

Un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) à l'échelle de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est en cours d'élaboration, son approbation devrait intervenir fin 2016.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MAGNY-LES-HAMEAUX d'Est en Ouest le long de la RD 36, sur sa partie Nord-Est (à proximité du Golf National) et sur une longueur d'environ **2 km**. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Une section de l'infrastructure courante en aérien du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Extrait du plan de zonage de la ville de Magny-les-Hameaux faisant apparaître les éléments du projet



### 2.10.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé ci-après des motifs des changements apportés devra être inséré dans ce document 2.2, dans la partie « IV. Explication et justification des dispositions du Plan local d'urbanisme » à la fin du chapitre « B Détail et justifications des évolutions réglementaires et de zonage POS/PLU » :

## 9. La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris

**Exposé des motifs des changements apportés**

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

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;



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

#### 2.10.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

#### 2.10.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement et de programmation

Le PLU de la ville de MAGNY LES HAMEAUX ne comporte pas d'orientations d'aménagement.

#### 2.10.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>            Dans son lexique, le règlement mentionne les « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » :            « DESTINATIONS DES LOCAUX :  <i>Habitation : Cette destination comprend tous les logements.</i>  <i>Hébergement hôtelier : Cette destination concerne les établissements commerciaux d'hébergement classés de type hôtel et résidences de tourisme définies par l'arrêté du 14 février 1986 ou tout texte qui s'y substituera.</i>  <i>Bureaux : Cette destination comprend les locaux et annexes dépendant d'organismes publics ou privés (y compris les professions libérales) ou de personnes physiques et où sont exercées des fonctions telles que : direction, gestion, études, conception, informatique, recherche et développement.</i>  <i>Commerce : Cette destination comprend les locaux affectés à la vente de produits ou de services et accessibles à la clientèle, et leurs locaux accessoires. Pour être rattachés à cette destination, les locaux d'entreposage ne doivent pas représenter plus du tiers de la surface totale.</i>  <i>Industrie.</i>  <i>Exploitation agricole ou forestière.</i>  <i>Fonction d'entrepôt.</i>  <i>Construction et installation nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.</i>  <i>Équipement public ou équipement privés d'intérêt collectif. »</i>  <b>Cette dispose renvoie directement à la définition des CINASPIC du Code de l'Urbanisme dans laquelle le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place. Cette définition n'a donc pas besoin d'être complétée.</b></p>	
<p><b>Dispositions générales – Article 6 « Ouvrages Annexes » :</b>            Les dispositions générales du règlement dans son <b>article 6 « Ouvrages annexes »</b> indiquent :            « Nonobstant les dispositions d'urbanisme du présent règlement, les lignes électriques à moyenne et haute tension, ainsi que d'autres ouvrages techniques d'utilité publique (château d'eau, pylône électrique, poste de transformation, relais hertziens, ouvrages hydrauliques, station de traitement des eaux, lagunage, poste de refoulement par exemple) et les équipements liés à l'utilisation de l'énergie solaire, géothermique ou éolienne peuvent être autorisés dans toutes les zones quelle que soit leur hauteur. »            Cette disposition autorise les ouvrages techniques annexes d'utilité publique et les exonère des règles de hauteur fixées par le règlement des différentes zones. La définition des ouvrages techniques présente une liste non exhaustive dans laquelle les ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris peuvent naturellement s'inclure. Toutefois, il apparaît plus judicieux de mentionner explicitement le projet dans cette définition des ouvrages annexes.  <b>Par conséquent, après mise en compatibilité de cet article 6, les ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris sont donc autorisés dans toutes les zones du règlement et sont exonérés des règles de hauteur fixées par les articles 10.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article 6 est la suivante :</b>            « Nonobstant les dispositions d'urbanisme du présent règlement, les lignes électriques à moyenne et haute tension, ainsi que d'autres ouvrages techniques d'utilité publique (château d'eau, pylône électrique, poste de transformation, relais hertziens, ouvrages hydrauliques, station de traitement des eaux, lagunage, poste de refoulement par exemple) et les équipements liés à l'utilisation de l'énergie solaire, géothermique ou éolienne <b>ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</b> peuvent être autorisés dans toutes les zones quelle que soit leur hauteur. »</p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Zone UZ :</b> Les articles UZ 1, 2, 8 et 10 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p><b>L'article UZ 6</b> indique : « 1. Une marge de recul de 5 mètres est imposée le long des voies. 2. Le long de la RD36, cette marge de recul est portée à 75 mètres. Ces distances peuvent être réduites de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'un bâtiment existant. » Les dispositions arrêtées par l'article UZ 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UZ 6 est la suivante :</b> « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>L'article UZ 7</b> indique notamment : « En UZ, UZb, UZc, les constructions doivent respecter une marge de recul de 5 mètres minimum par rapport aux limites séparatives. (...) Ces distances peuvent être réduites de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'un bâtiment existant. » Les dispositions arrêtées par l'article UZ 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UZ 7 est la suivante :</b> « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>L'article UZ 9</b> indique notamment : « En UZ et UZa, l'emprise au sol maximum ne peut excéder 60 % de la surface des terrains. » Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet. <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UZ 9 est la suivante :</b> « Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé. »</p>
<p><b>L'article UZ 12</b> indique notamment : « 1. STATIONNEMENT DES VÉHICULES Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées et doit être conforme aux normes minimales suivantes (...) Équipements publics et d'intérêt collectif : Les normes de stationnement feront l'objet d'une étude particulière de fréquentation qui devra être jointe à la demande de permis de construire. » Les dispositions de l'article UZ 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. <b>Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b> L'article UZ 12 indique également : « 2. STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES Pour les constructions à usage d'activités et les équipements collectifs, on prévoira un emplacement couvert avec 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de SHON. » Or, cette disposition peut s'avérer incompatible pour les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter. <b>Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de partie « 2. STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES » de l'article UZ 12 est la suivante :</b> « Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »</p>
<p><b>L'article UZ 13</b> indique notamment : « 1. ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour deux emplacements. 20 % au minimum de la superficie totale des terrains doivent être aménagés</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UZ 13 est</b></p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>en espaces verts et plantés. 2. ESSENCES VÉGÉTALES Elles seront choisies préférentiellement dans la liste des végétaux annexée au présent règlement. » Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>la suivante : « Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p><b>Zone N, secteur Nb :</b> <b>Les articles N 1, 2, 6, 8, 9, 10, 11 et 12 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p>L'article N 4 indique notamment : « 3. AUTRES RÉSEAUX (...)  Les lignes d'alimentation par câble à construire sur le domaine public ou privé seront réalisées en réseau souterrain. Les locaux et installations techniques (boîtiers, coffrets, armoires, regards) nécessaires au fonctionnement des réseaux doivent être intégrés au paysage urbain. » Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>Le complément de rédaction inséré dans la partie 3 « AUTRES RESEAUX » de l'article N 4 est le suivant : « Les lignes d'alimentation par câble à construire sur le domaine public ou privé seront réalisées en réseau souterrain. <i>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p>L'article N 7 indique : « 1. Lorsque les constructions nouvelles ou les extensions de constructions existantes ne joignent pas les limites séparatives, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à édifier au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à 3 mètres. 2. En cas de présence de cours d'eau, de fossé d'écoulement des eaux pluviales ou de haie bocagère à conserver ou à créer, les constructions doivent être implantées selon un recul permettant la conservation et l'entretien de ces éléments. » Les dispositions arrêtées par l'article N 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface et des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article N 7 est la suivante : « 3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p>L'article N 13 indique : « Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent. Les installations nuisantes dans le paysage et les dépôts doivent être entourés d'un écran de plantations d'arbres à feuilles persistantes. Les essences végétales seront choisies préférentiellement dans la liste des végétaux annexée au présent règlement. » Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article N 13 est la suivante : « Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent. Les installations nuisantes dans le paysage et les dépôts doivent être entourés d'un écran de plantations d'arbres à feuilles persistantes. Les essences végétales seront choisies préférentiellement dans la liste des végétaux annexée au présent règlement. <i>Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>

#### 2.10.1.6. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

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

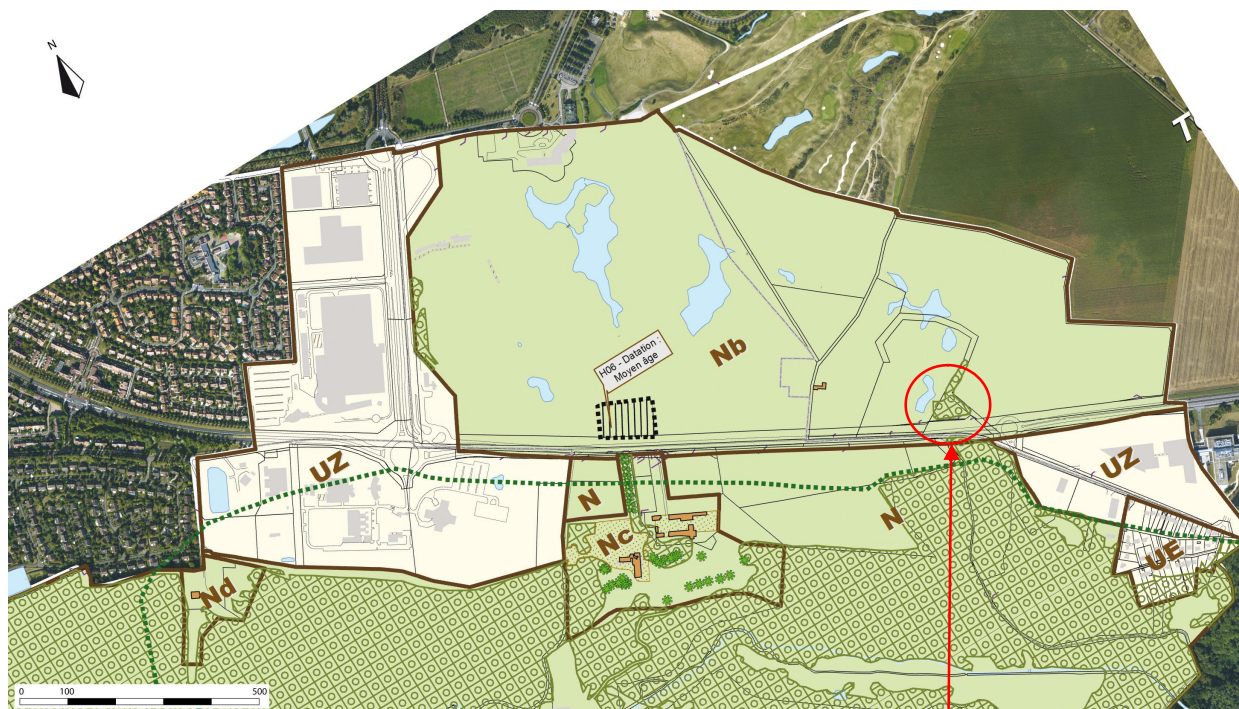
- L'Espace Boisé Classé situé en bordure de la RD 36 sera réduit sur une surface d'environ 850 m<sup>2</sup> sous les emprises de la section courante en aérien.



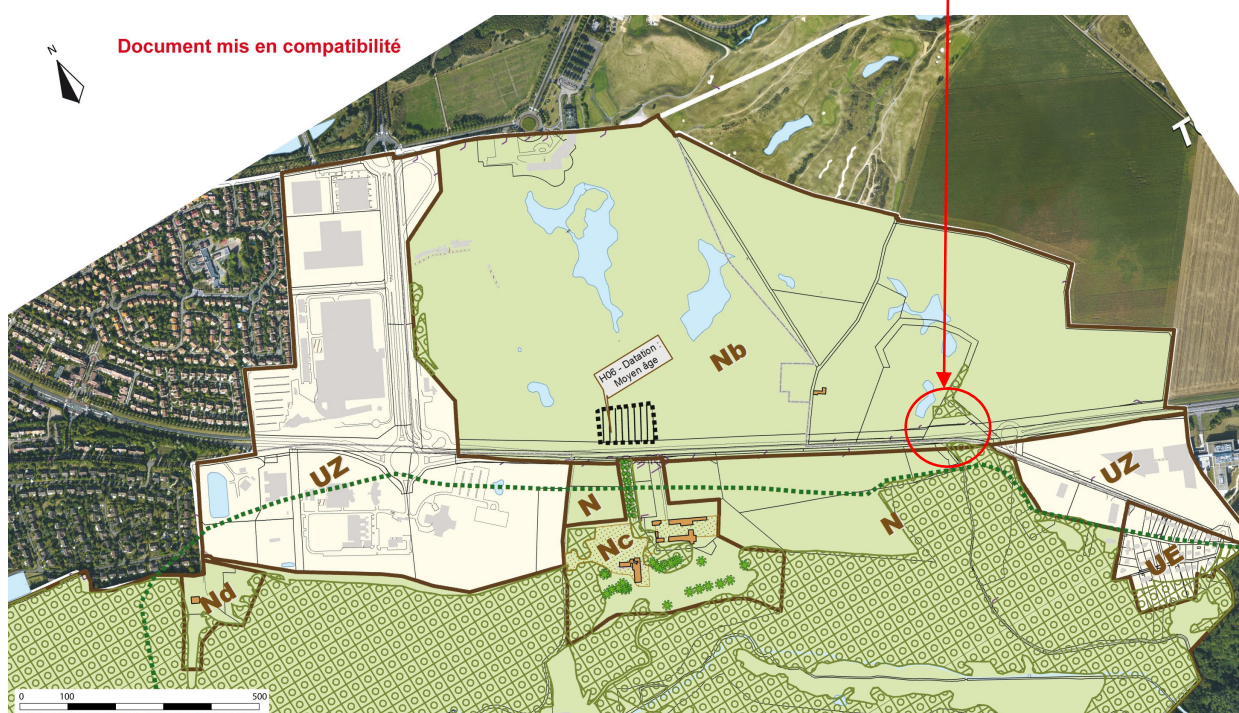
- Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en aérien. Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 1,3 ha, portera le n°4.
- Un second emplacement réservé est également défini sous les emprises d'un ouvrage technique annexe situé en zone naturelle. Cet emplacement réservé porte le n°5 et possède une superficie totale d'environ 2 500 m<sup>2</sup>.

*\* Mais pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, le présent dossier ne contient plus de création d'emplacements réservés au bénéfice de la SGP*

### Plan de zonage en vigueur

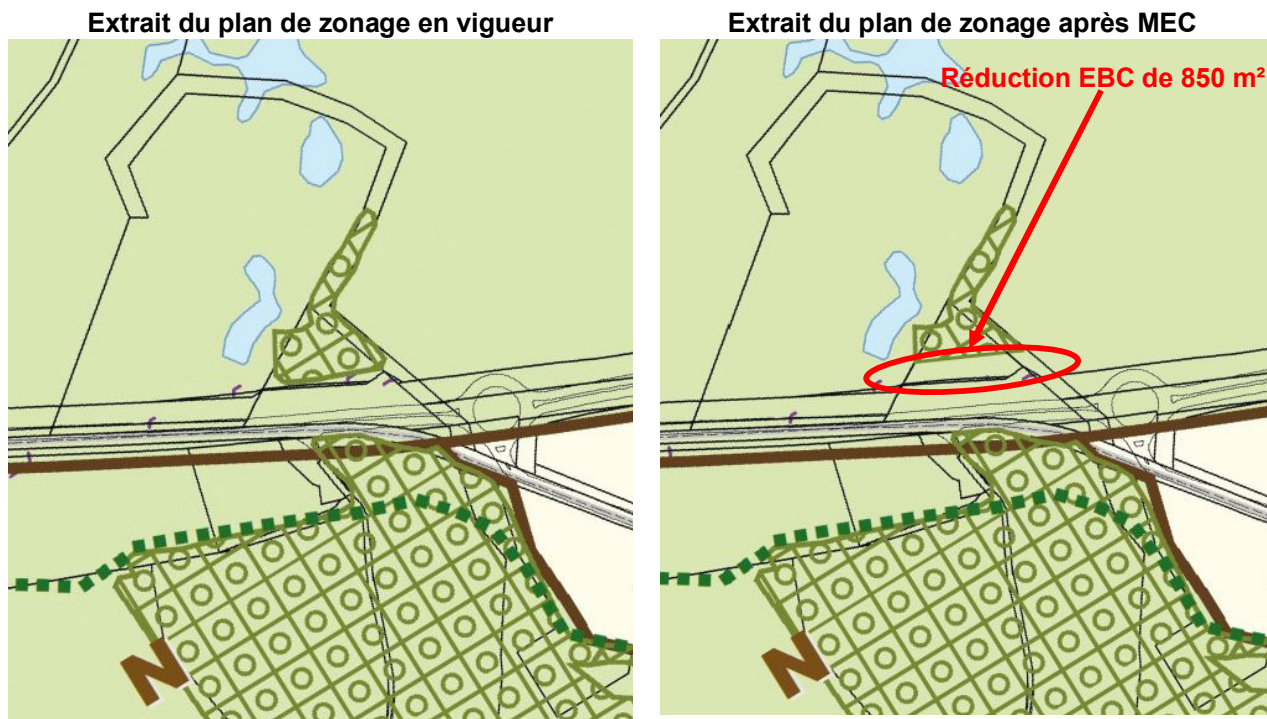


### Plan de zonage après mise en compatibilité





Un focus sur chacune de ces deux zones permet d'identifier la réduction de 850 m<sup>2</sup> sur les emprises de la section courante en aérien.



#### 2.10.1.7. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Comme indiqué au paragraphe précédent, pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, le présent dossier ne contient plus de création d'emplacements réservés au bénéfice de la SGP et la liste en vigueur dans le règlement n'a donc pas été modifiée.

#### 2.10.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

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

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
  - De réduire un Espace Boisé Classé sous les emprises de la section courante en aérien.
  - De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises de l'infrastructure en aérien.
  - De définir un second emplacement réservé également au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises d'un ouvrage technique annexe.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions

**2.10.2. Conclusions de la commission d'enquête.****A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Magny-les-Hameaux,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle de Magny-les-Hameaux ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 4 dans la commune de Magny-les-Hameaux,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

**Etant donné**, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Magny-les-Hameaux n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune, qu'aucun courriel n'a été relevé sur le registre électronique mis en place pour cette enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

**Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Magny-les-Hameaux,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Magny-les-Hameaux afin de le rendre compatible,

- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Magny-les-Hameaux des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Magny-les-Hameaux selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.10.1** ci-dessus

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



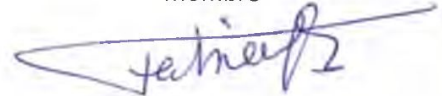
Pierre BARBER :  
membre



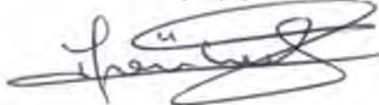
Jacques BERNARD-BOUISSIERES:  
membre



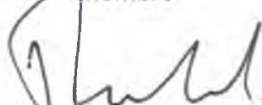
Fabien GHEZ :  
membre



Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre



**2.11**

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR  
LA MISE EN COMPATIBILITE DU  
PLU DE GUYANCOURT (78)**



### 2.11.1. Avis motivé de la commission d'enquête

#### 2.11.1.1. Situation actuelle

La ville de GUYANCOURT est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY) du 15 décembre 2011.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil d'Agglomération en date du 26 juin 2014.

Un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) à l'échelle de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est en cours d'élaboration, son approbation devrait intervenir fin 2016.

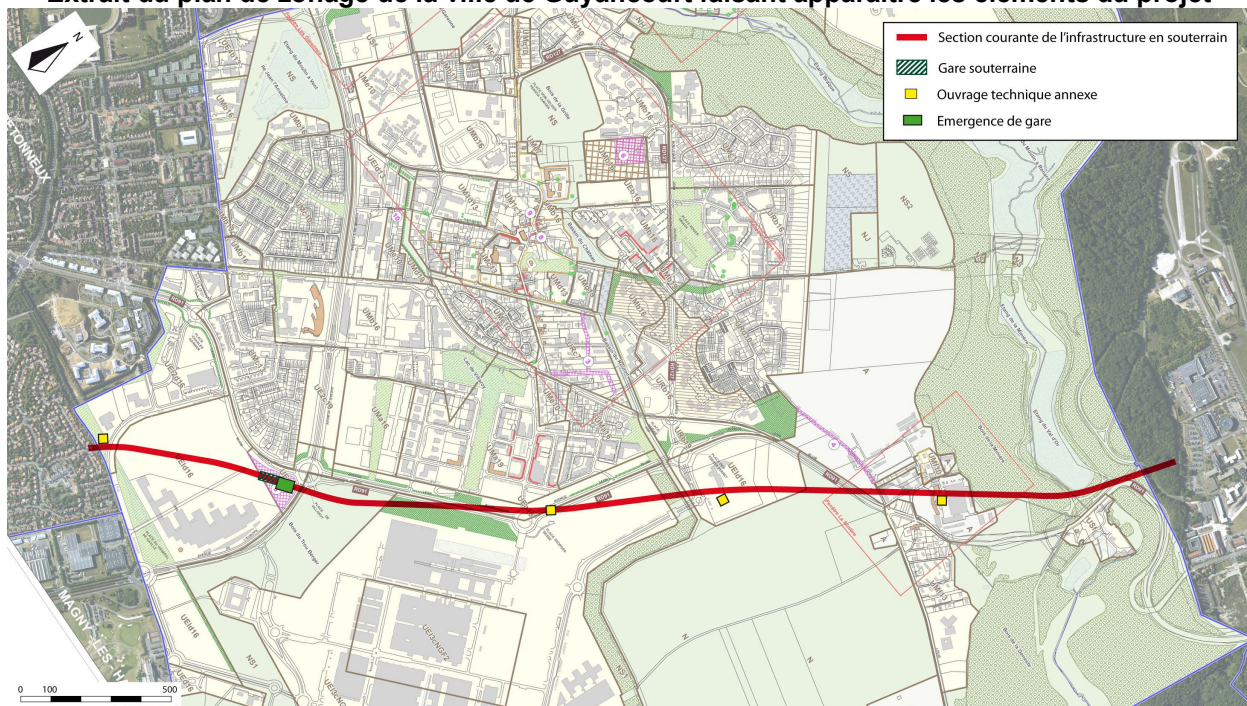
Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de GUYANCOURT sur une longueur totale d'environ **3,5 km**.

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

- Premièrement, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Deuxièmement, par l'implantation de la gare « Saint-Quentin Est » complétée par ses emprises souterraines ;
- Enfin, par l'implantation de quatre ouvrages techniques annexes.

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

#### Extrait du plan de zonage de la ville de Guyancourt faisant apparaître les éléments du projet



#### 2.11.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, l'exposé ci-après des motifs des changements apportés devra être inséré dans le « **TOME 2 du rapport : Explication des choix retenus pour établir le PLU** », à la fin de la partie « 2. JUSTIFICATIONS DU DISPOSITIF REGLEMENTAIRE » :

### **2.7. LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS**

**Exposé des motifs des changements apportés**

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

*Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

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

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

## 2.11.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de GUYANCOURT qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

## 2.11.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause les orientations d'aménagement et de programmation. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce

## 2.11.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>            Une définition figure dans l'annexe « Lexique » du règlement :  <i>« <b>Constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</b> : constructions** ou installations, publiques ou privées, participant à la réalisation d'une mission de service public ou d'intérêt collectif. »</i>  <b>Cette définition est suffisamment large pour que le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place sans que l'on ait besoin de l'amender</b></p>	
<p><b>Zone UE, secteurs UEI2d16, UEI16, UEI3c, UEIa19 et Ueg :</b>  <b>Les articles UE 1, 2, 7, 8, et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p>Il convient de vérifier si les occupations et utilisations des sols soumises à des conditions particulières dans l'article UE 2 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris, au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>L'article UE 2 ne fait pas référence aux CINASPIC ni à aucun des éléments de projet.</p> <p><b>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article UE 1 ou assorti de conditions à l'article UE 2, il est donc implicitement autorisé.</b></p> <p>De plus, l'article UE 2 indique :  <i>« 2.1. Occupations et utilisations du sol admises sous conditions en zone UE et en secteur UEI</i>  <i>a) Les constructions* et installations destinées au commerce* à condition :</i>  <i>• que des dispositions soient prises afin d'éviter les nuisances pour le voisinage (livraison, bruit,...),</i>  <i>• et que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes. »</i></p> <p>Cette disposition autorise les activités de commerce pouvant être comprises dans le programme gare.</p> <p>Toutefois, l'article UE 2 indique :  <i>« 2.2. En sus des occupations et utilisations autorisées sous conditions à l'article UE 2.1., sont autorisés sous condition dans la seule zone UE, à l'exclusion du secteur UEI :</i>  <i>a) La création, l'extension et la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, à condition :</i>  <i>• que des dispositions soient prises afin d'éviter les nuisances ou risques pour le voisinage [nuisance (livraison, bruit,...), incendie, explosion, ...],</i>  <i>• et que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes. »</i></p> <p>Ces dispositions n'autorisent pas les ICPE pouvant être implantées dans la gare de « Saint-Quentin Est » en zone UE.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé. *</b></p> <p><i>* Pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, l'article UE 2 n'est plus mis en compatibilité.</i></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UE 2 est la suivante :</b>  <i>« 2.2. En sus des occupations et utilisations autorisées sous conditions à l'article UE 2.1., sont autorisés sous condition dans la seule zone UE, à l'exclusion du secteur UEI :</i>  <i>a) La création, l'extension et la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, à condition :</i>  <i>• que des dispositions soient prises afin d'éviter les nuisances ou risques pour le voisinage [nuisance (livraison, bruit,...), incendie, explosion, ...],</i>  <i>• et que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes,</i>  <i>• d'être nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p>L'article UE 6 indique notamment :</p>	



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction																
<p>« 6.1. Dispositions générales</p> <p>a) Sauf dispositions particulières portées aux documents graphiques, le nu des façades des constructions*, peut être implanté :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A l'alignement*,</li> <li>• En retrait d'au moins 1 mètre de l'alignement*.</li> <li>• Les éventuelles saillies doivent être compatibles avec le règlement de voirie et avec le code de la voirie routière.</li> </ul> <p>b) En outre, dans le seul secteur UE12, les entrepôts* doivent être implantés avec un retrait supérieur ou égal à 10 mètres de l'alignement*.</p> <p>6.2. Dispositions particulières</p> <p>6.2.1. Implantation des constructions par rapport à la RD 91(avenue Léon Blum)</p> <p>a) Le nu des façades des constructions* doit être implantée avec un retrait d'au moins 30 mètres de l'axe de la RD 91. »</p> <p>La gare « Saint-Quentin Est » étant implantée à moins de 30 mètres de l'axe de la RD 91, cette dernière disposition en interdit la réalisation.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein du paragraphe 6.2.1. de l'article UE 6 est la suivante :</b></p> <p>« 6.2.1. Implantation des constructions par rapport à la RD 91 (avenue Léon Blum)</p> <p>a) Le nu des façades des constructions* doit être implantée avec un retrait d'au moins 30 mètres de l'axe de la RD 91.</p> <p>b) Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>																
<p><b>L'article UE 9</b> indique :</p> <p>« 9.1. Dispositions générales</p> <p>a) L'emprise au sol maximale des constructions* est fixée en fonction de l'indice porté dans le nom de la zone ou du secteur, conformément au tableau suivant. »</p> <table border="1" data-bbox="193 869 916 1070"> <thead> <tr> <th>Indice</th> <th>Emprise au sol maximale des constructions*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>« a »</td> <td>Non réglementée</td> </tr> <tr> <td>« b »</td> <td>Non réglementée</td> </tr> <tr> <td>« c »</td> <td>60% de la surface du terrain*</td> </tr> <tr> <td>« d »</td> <td>50% de la surface du terrain*</td> </tr> <tr> <td>« e »</td> <td>40% de la surface du terrain*</td> </tr> <tr> <td>« f »</td> <td>30% de la surface du terrain*</td> </tr> <tr> <td>« g »</td> <td>20% de la surface du terrain*</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet, tout particulièrement pour les emprises de la future gare « Saint-Quentin Est » (concernée par les indices « d » et « g ») et pour les ouvrages techniques annexes (concernée par les indices « a », « c » et « d »). En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	Indice	Emprise au sol maximale des constructions*	« a »	Non réglementée	« b »	Non réglementée	« c »	60% de la surface du terrain*	« d »	50% de la surface du terrain*	« e »	40% de la surface du terrain*	« f »	30% de la surface du terrain*	« g »	20% de la surface du terrain*	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UE 9 est la suivante :</b></p> <p>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol n'est pas réglementé. »</p>
Indice	Emprise au sol maximale des constructions*																
« a »	Non réglementée																
« b »	Non réglementée																
« c »	60% de la surface du terrain*																
« d »	50% de la surface du terrain*																
« e »	40% de la surface du terrain*																
« f »	30% de la surface du terrain*																
« g »	20% de la surface du terrain*																
<p><b>L'article UE 12</b> indique notamment :</p> <p>« Se reporter au Titre II du présent règlement. »</p> <p>On a vu plus haut que les dispositions du Titre II concernant les normes de stationnement automobile et deux roues peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare de « Saint-Quentin Est ». Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UE 12 est la suivante :</b></p> <p>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés (et deux roues) doit être estimé en fonction des besoins. »</p>																
<p><b>L'article UE 13</b> indique notamment :</p> <p>« 13.3. Espaces verts</p> <p>a) Les terrains doivent comprendre un pourcentage minimum d'espaces verts, défini en fonction de l'indice porté dans le nom de la zone ou du secteur, conformément au tableau ci-après.</p> <p>b) Le pourcentage minimum d'espaces verts doit être réalisé de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soit en totalité d'espaces verts de pleine terre ;</li> <li>• Soit conformément à la répartition figurant au tableau ci-après :</li> <li>• un pourcentage minimum en pleine terre (à l'exception des zones et secteurs indicés « a ») ;</li> <li>• les espaces en couverture végétale sur toiture ou sur dalle de sous-sol peuvent venir compléter les espaces de pleine terre, pour obtenir le pourcentage total d'espaces verts exigé sur le terrain. Compte tenu de leur plus faible valeur écologique, ces espaces seront affectés d'un coefficient</li> </ul>																	



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction																																							
<p>0,7. La couverture végétale sur dalle de sous-sol doit avoir une épaisseur minimale de 0, 50 mètre de terre végétale</p> <table border="1" data-bbox="193 259 911 786"> <thead> <tr> <th rowspan="2">indice</th> <th colspan="3">Pourcentage minimum d'espaces verts sur le terrain<sup>(1)</sup></th> </tr> <tr> <th>Pourcentage<sup>(2)</sup> total minimum d'espace vert*</th> <th colspan="2">Règle de répartition</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <th>Pourcentage* minimum d'espaces verts de pleine terre</th> <th>Pourcentage* maximum comptabilisable en couverture végétale sur toiture ou sur dalle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>« a »</td> <td>20 %</td> <td>/</td> <td>20 %</td> </tr> <tr> <td>« b »</td> <td>25 %</td> <td>15 %</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>« c »</td> <td>30 %</td> <td>20 %</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>« d »</td> <td>40 %</td> <td>25 %</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>« e »</td> <td>50 %</td> <td>25 %</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>« f »</td> <td>60%</td> <td>30 %</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>« g »</td> <td>70 %</td> <td>40 %</td> <td>30%</td> </tr> </tbody> </table> <p><sup>(1)</sup> : Tous les pourcentages présentés dans le tableau ci-dessus, sont calculés par rapport à la superficie du terrain.</p> <p>• Des superficies plus importantes de couverture végétale en toiture ou sur dalle de sous-sol peuvent être réalisées, sans être pris en considération au titre des obligations du présent article. »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'émergence gare de « Saint-Quentin Est » ou des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	indice	Pourcentage minimum d'espaces verts sur le terrain <sup>(1)</sup>			Pourcentage <sup>(2)</sup> total minimum d'espace vert*	Règle de répartition				Pourcentage* minimum d'espaces verts de pleine terre	Pourcentage* maximum comptabilisable en couverture végétale sur toiture ou sur dalle	« a »	20 %	/	20 %	« b »	25 %	15 %	10%	« c »	30 %	20 %	10%	« d »	40 %	25 %	15%	« e »	50 %	25 %	25%	« f »	60%	30 %	30%	« g »	70 %	40 %	30%	<p>La rédaction insérée en fin d'article UE 13 est la suivante :</p> <p>« c) Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
indice		Pourcentage minimum d'espaces verts sur le terrain <sup>(1)</sup>																																						
	Pourcentage <sup>(2)</sup> total minimum d'espace vert*	Règle de répartition																																						
		Pourcentage* minimum d'espaces verts de pleine terre	Pourcentage* maximum comptabilisable en couverture végétale sur toiture ou sur dalle																																					
« a »	20 %	/	20 %																																					
« b »	25 %	15 %	10%																																					
« c »	30 %	20 %	10%																																					
« d »	40 %	25 %	15%																																					
« e »	50 %	25 %	25%																																					
« f »	60%	30 %	30%																																					
« g »	70 %	40 %	30%																																					
<p><b>Zone A :</b> Les articles A 1, 2, 7, 8, 9, 10 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. Le présent article ne les interdit pas.</p>																																								
<p>L'article A 6 indique : « 6.1. Dispositions générales a) Le nu des façades des constructions*peut être implanté : • A l'alignement*, • En retrait d'au moins 1 mètre de l'alignement*. 6.2. Implantation des constructions par rapport à la RD 91 (avenue Léon Blum) a) Le nu des façades des constructions*doit être implantée avec un retrait d'au moins 30 mètres de l'axe de la RD 91. »</p> <p>Un ouvrage technique annexe étant implanté à moins de 30 mètres de l'axe de la RD 91, cette dernière disposition en interdit la réalisation.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée au sein du paragraphe 6.2. de l'article A 6 est la suivante : « 6.2. Implantation des constructions par rapport à la RD 91 (avenue Léon Blum) a) Le nu des façades des constructions* doit être implantée avec un retrait d'au moins 30 mètres de l'axe de la RD 91. b) Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>																																							
<p>L'article A 12 indique notamment : « Se reporter au Titre II du présent règlement. »</p> <p>On a vu plus haut que les dispositions du Titre II concernant les normes de stationnement automobile et deux roues peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article A 12 est la suivante : « Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés (et deux roues) doit être estimé en fonction des besoins. »</p>																																							
<p><b>Zone N et son secteur NS1 :</b> Les articles N 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone N n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité</p>																																								

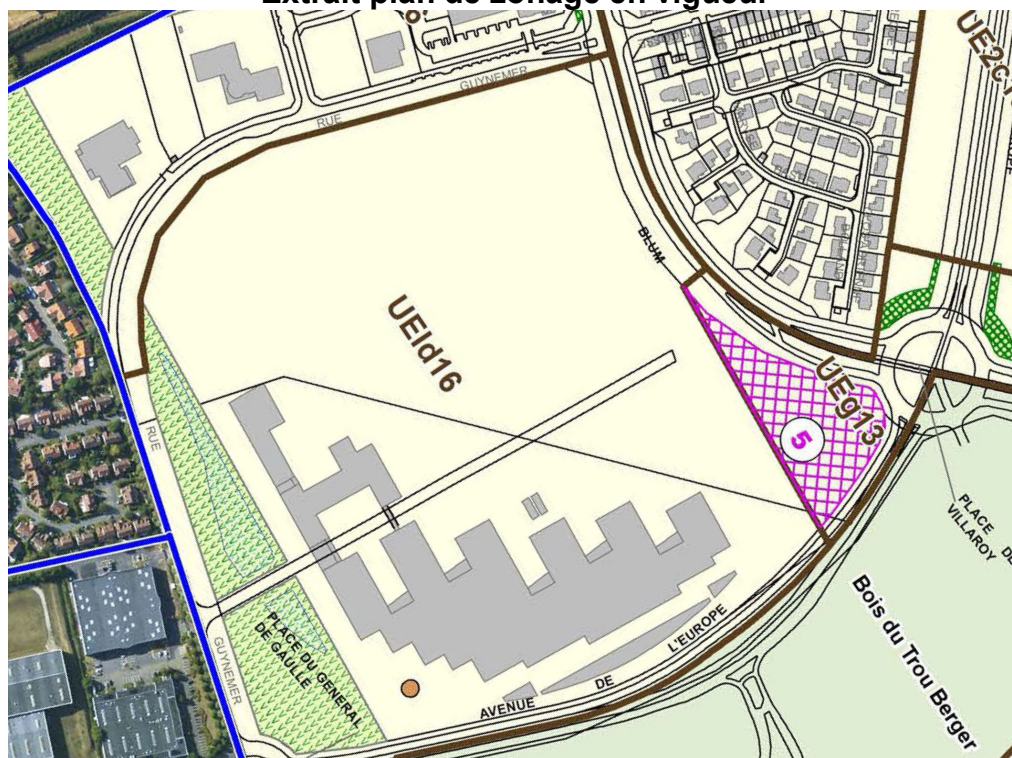
## 2.11.1.6. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage devra être modifié.

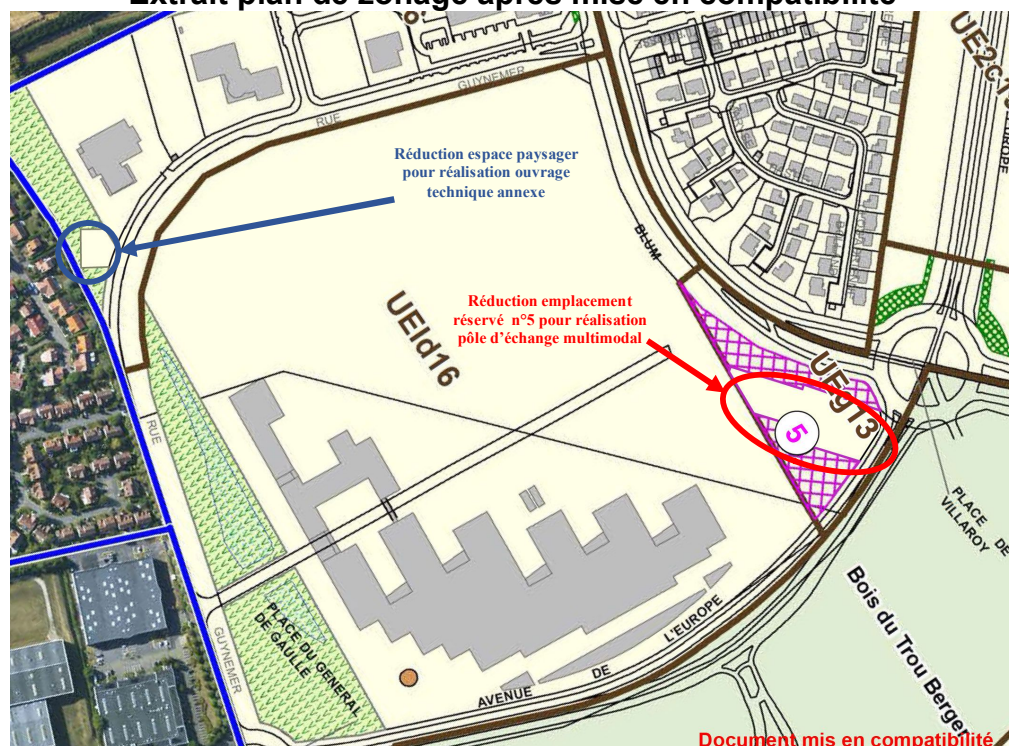
Il convient de réduire :

- Un espace paysager protégé identifié au titre de l'article L. 151-23 (anciennement L. 123-1-5-7°) du Code de l'Urbanisme sous les emprises d'un ouvrage technique annexe. Cet espace paysager est réduit sur une surface totale d'environ 800 m<sup>2</sup>.
- L'emplacement réservé n°5 destiné à la réalisation d'un pôle d'échange multimodal au bénéfice de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, sur une surface d'environ 4 650 m<sup>2</sup>. au réseau de transport public du Grand Paris.

### Extrait plan de zonage en vigueur



### Extrait plan de zonage après mise en compatibilité



Document mis en compatibilité



## 2.11.1.7. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés devra également être repris afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°5.

**Tableau des emplacements réservés en vigueur**

Liste des emplacements réservés			
N°	Destination	Bénéficiaires	Surfaces
1	Equipement universitaire	Etat	12 829 m <sup>2</sup>
2	Equipement universitaire	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	3753 m <sup>2</sup>
3	Maillage viaire de l'îlot Rigole	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	5345 m <sup>2</sup>
4	Liaison cyclable à conforter	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	3656 m <sup>2</sup>
5	Pôle d'échanges multimodal	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	10523 m <sup>2</sup>
6	Groupe Scolaire	Ville de Guyancourt	8000 m <sup>2</sup>
7	Emplacement réservé supprimé par modification du PLU		
8	Elargissement de la rue Ambroise Croizat	Ville de Guyancourt	35 m <sup>2</sup>
9	Elargissement de la rue Ambroise Croizat	Ville de Guyancourt	5 m <sup>2</sup>
10	Elargissement du chemin du Moulin à Vent	Ville de Guyancourt	54 m <sup>2</sup>

**Tableau des emplacements réservés après mise en compatibilité**

Liste des emplacements réservés			
N°	Destination	Bénéficiaires	Surfaces
1	Equipement universitaire	Etat	12 829 m <sup>2</sup>
2	Equipement universitaire	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	3753 m <sup>2</sup>
3	Maillage viaire de l'îlot Rigole	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	5345 m <sup>2</sup>
4	Liaison cyclable à conforter	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	3656 m <sup>2</sup>
5	Pôle d'échanges multimodal	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	5870 m <sup>2</sup>
6	Groupe Scolaire	Ville de Guyancourt	8000 m <sup>2</sup>
7	Emplacement réservé supprimé par modification du PLU		
8	Elargissement de la rue Ambroise Croizat	Ville de Guyancourt	35 m <sup>2</sup>
9	Elargissement de la rue Ambroise Croizat	Ville de Guyancourt	5 m <sup>2</sup>
10	Elargissement du chemin du Moulin à Vent	Ville de Guyancourt	54 m <sup>2</sup>

**Document mis en compatibilité**

## 2.11.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

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

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de :
  - Réduire un espace paysager à protéger identifié au titre de l'article L. 151-23 (anciennement L. 123-1-5-7°) du Code de l'Urbanisme sous les emprises d'un ouvrage technique annexe.
  - Réduire l'emplacement réservé n°5 sous les emprises de la gare « Saint-Quentin Est »
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°5.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions

### **2.11.2. Conclusions de la commission d'enquête.**

**A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Guyancourt,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle de Guyancourt ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Guyancourt,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,



**Etant donné**, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Guyancourt n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune, qu'aucun courriel n'a été relevé sur le registre électronique mis en place pour cette enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

**Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Guyancourt,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Guyancourt afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Guyancourt des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Guyancourt selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.11.1** ci-dessus

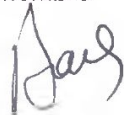
A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



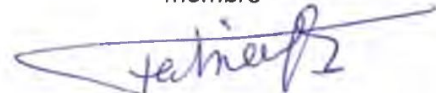
Pierre BARBER :  
membre



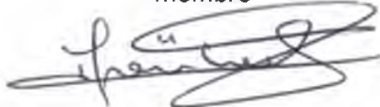
Jacques BERNARD-BOUISSIERES:  
membre



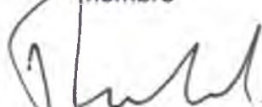
Fabien GHEZ :  
membre



Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre



**2.12**

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR  
LA MISE EN COMPATIBILITE DU  
PLU DE VERSAILLES (78)**



### **Exposé des motifs des changements apportés**

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

Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

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



2.12.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD du PLU

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de VERSAILLES qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

2.12.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement et de programmation

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet également pas en cause les deux orientations d'aménagement et de programmation. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce

2.12.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b> Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</b></p>	
<p><b>Zone UA, secteur UAd :</b> <b>Les articles UA 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10 et 12 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p><b>L'article UA 13</b> indique notamment : « 13.3 – <i>Traitement des espaces libres et plantations</i> <i>Le traitement paysager des espaces libres doit être réalisé dans les conditions suivantes :</i> • <i>En ce qui concerne l'aspect quantitatif : (...)</i> • <i>En ce qui concerne l'aspect qualitatif :</i> <i>Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations nouvelles permettant de retrouver, à terme, une composition végétale équivalente. (...)</i> <i>Les constructions, réalisées sur des terrains arborés, doivent être conçues pour assurer la meilleure préservation possible des spécimens de qualité et respecter un retrait de 5 mètres par rapport à l'écorce du tronc de l'arbre.</i> <b>13.4 – Clôtures végétales</b> <b>Haie taillée :</b> <i>La haie ne doit pas dépasser le barreaudage vertical contre lequel elle s'adosse (minimum 0,30 mètre de barreaudage sans haie). Elle doit être taillée une fois par année. Un espace doit être ménagé entre la haie et le barreaudage (le barreaudage doit rester visible côté rue).</i> <b>Haie libre :</b> <i>La haie libre doit être plantée en retrait de 1 mètre au moins par rapport au barreaudage. Elle peut passer légèrement au travers du barreaudage dans la mesure où elle ne gêne pas le passant de la rue. La hauteur peut varier en fonction des essences choisies.</i> <b>Essences :</b> <i>Les haies taillées de cupressus et thuyas sont vivement déconseillées. Il est hautement souhaitable de n'utiliser que des essences locales. »</i> Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, pour des raisons techniques, les espaces libres de construction ne pourront pas être traités en en espaces et verts et les plantations existantes maintenues ou remplacées. <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé*.</b> <i>* La rédaction de la mise en compatibilité de l'article UA 13 a été modifiée pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint</i></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UA 13 est la suivante :</b> « <b>13.6 Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</b> <i>Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu environnant. »</i></p>
<p><b>Zone UI et son secteur UIa :</b> <b>Les articles UI 1 et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. Il convient de vérifier si les occupations et utilisations des sols soumises à</p>	

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>des conditions particulières dans l'article UI 2 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris, au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>L'article UI 2 ne fait pas référence aux CINASPIC ni à aucun des éléments de projet.</p> <p><b>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article UI 1 ou assorti de conditions à l'article UI 2, il est donc implicitement autorisé.</b></p> <p>Concernant les commerces qui pourraient s'implanter dans la gare de « Satory », l'article UI 2 autorise :</p> <p>« 4. <b>Dans les secteurs U1a et U1b, sur le plateau de Satory, les constructions à destination de commerce dès lors qu'elles répondent exclusivement à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers desdits secteurs.</b> »</p> <p>Cette disposition n'autorise les commerces que dans les secteurs U1a et U1b et non en zone UI proprement dite. Les activités de commerce pouvant être comprises dans le programme de la gare de « Satory » sont donc interdites par l'article 1.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p> <p>Concernant les ICPE pouvant être implantées dans la gare de « Satory », celles-ci n'étant pas interdites à l'article UI 1 ou assorties de conditions à l'article UI 2, elles sont donc implicitement autorisées.</p> <p>De plus, l'article UI 2 indique :</p> <p>« 6. <i>Dès lors qu'est indiquée, aux documents graphiques, une limite de protection des lisières d'un massif boisé, les constructions nouvelles, à l'exclusion des extensions éventuelles des constructions existantes, doivent s'implanter dans le respect de cette protection.</i> »</p> <p><b>Cette disposition concerne un ouvrage technique annexe. Compte tenu de sa nature et de son emprise limitée, il respectera la protection édictée.</b></p> <p>Enfin, l'article UI 2 indique également :</p> <p>« 7. <i>Dans le périmètre d'une servitude de constructibilité limitée au titre de l'article L.123-2 a) du code de l'urbanisme, tel qu'il est délimité au plan de zonage, seuls sont autorisés :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes ;</li> <li>- les constructions neuves, dès lors que leur surface hors œuvre nette (SHON), par unité foncière existante à la date d'approbation de la révision partielle du PLU, est au plus égale à : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 20 m<sup>2</sup> dans le secteur des Matelots ;</li> <li>- 200 m<sup>2</sup> dans le secteur de Satory. »</li> </ul> </li> </ul> <p>Ces dispositions interdisent les constructions et installations d'une surface supérieure à 200 m<sup>2</sup>.</p> <p><b>Il convient donc de lieu de lever cette servitude pour les besoins du projet en supprimant le périmètre de constructibilité limitée sous les emprises de la gare. Après modification du plan de zonage, cette partie de l'article sera compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite donc pas de modification de son libellé.*</b></p> <p><i>* La rédaction de la mise en compatibilité de l'article UI 2 a été modifiée pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint.</i></p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'alinéa 4 de l'article UI 2 est la suivante :</p> <p>« 4. <b>Dans les secteurs U1a et U1b, sur le plateau de Satory, les constructions à destination de commerce dès lors qu'elles répondent exclusivement à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers desdits secteurs ; ainsi que, dans la zone UI proprement dite, les constructions à destination d'activités commerciales au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris dès lors qu'elles sont liées à la fréquentation de la gare nécessaires aux voyageurs et aux usagers.</b> »</p>
<p>L'article UI 6 indique notamment :</p> <p>« 6.2 – Règle générale</p> <p>Les constructions doivent être implantées selon les marges de reculement portées aux documents graphiques ou, en l'absence de marges, être implantées en retrait de l'axe des voies, avec un minimum de 15 mètres et de 10 mètres dans le secteur U1b. (...)</p> <p>En outre, dès lors que figure aux documents graphiques une marge de reculement, les constructions nouvelles à l'exception de celles destinées au stationnement en sous-sol, doivent être implantées au-delà de cette marge.</p> <p>6.3 – Implantation par rapport aux marges de recul des voies à grande circulation</p> <p>Les constructions nouvelles doivent s'implanter au-delà de la marge de reculement, telle qu'elle figure aux documents graphiques. (...)</p> <p>6.4 - Dispositions particulières</p> <p>Une implantation différente est admise dans les cas suivants : (...)</p> <p>3. Lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que</p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article UI 6 est la suivante :</p> <p>« 6.4 - Dispositions particulières</p> <p>Une implantation différente est admise dans les cas suivants : (...)</p> <p><b>4. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent</b></p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><i>transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif. »</i></p> <p>Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, la gare de « Satory » ne peut être considérée comme un équipement technique lié à un service public.</p> <p>Par conséquent, les dispositions arrêtées par l'article UI 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Satory ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><i>être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>
<p><b>L'article UI 7</b> indique notamment :</p> <p><i>« 7.2 - Règles d'implantation Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives. 7.3 - Calcul des retraits (...) Le retrait doit être au moins égal à la moitié de la construction mesurée du sol naturel avant travaux au sommet de la façade ou à l'égout du toit (L = H/2), avec un minimum de 6 mètres. »</i></p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UI 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare de « Satory ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UI 7 est la suivante :</b></p> <p><i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>
<p><b>L'article UI 8</b> indique notamment :</p> <p><i>« 8.1 - Règle générale L'implantation de plusieurs constructions sur un même terrain est autorisée à condition que la distance séparant deux constructions, mesurée perpendiculairement de tout point des constructions, soit au moins égale à 6 mètres. (...) 8.2 - Dispositions particulières Les dispositions du 8.1 ci-dessus ne sont pas applicables dans les cas suivants : (...) - lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion de l'eau, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif. »</i></p> <p>Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, la gare de « Satory » ne peut être considérée comme un équipement technique lié à un service public.</p> <p>Par conséquent, les dispositions arrêtées par l'article UI 8 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare de « Satory ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UI 8 est la suivante :</b></p> <p><i>« 8.2 - Dispositions particulières Les dispositions du 8.1 ci-dessus ne sont pas applicables dans les cas suivants : (...) Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p><b>L'article UI 9</b> indique notamment :</p> <p><i>« 9.2 – Règle d'emprise L'emprise au sol des constructions, y compris les parties enterrées, ne peut empiéter sur les zones non aedificandi, délimitées aux documents graphiques, à l'exception des clôtures. L'emprise au sol des constructions doit être au plus égale à 40 % de la superficie totale du terrain. Toutefois, dans le secteur UIa, cette emprise est portée à 50 % et à 45 % dans le secteur UIb. »</i></p> <p>Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet, tout particulièrement pour les emprises de la future gare de « Satory » et pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UI 9 est la suivante :</b></p> <p><i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé. »</i></p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	
<p>L'article UI 12 indique notamment pour les équipements collectifs :</p> <p>« 6) (...) »</p> <p><i>Il s'agit notamment des équipements sportifs, socio-culturels, éducatifs, administratifs, sanitaires et sociaux, de la petite enfance.</i></p> <p><i>- le nombre de places de stationnement à aménager est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur regroupement et de leur type d'affectation et de leur situation (...)</i></p> <p><b>12.3 – Modalités de réalisation des stationnements (...)</b></p> <p><i>Toutefois, pour les constructions à destination d'équipements collectifs d'intérêt général, les aires de stationnement peuvent être réalisées en surface, dès lors que leur aménagement fait l'objet d'un traitement paysager (minéral ou végétal). (...)</i></p> <p>Malgré la souplesse accordée ci-dessus aux CINASPIC, notamment les équipements techniques lié à un service public, il apparaît nécessaire pour lever toute ambiguïté d'inclure explicitement les installations nécessaires au projet de réseau de transport public du Grand Paris dans cette liste afin qu'elles puissent bénéficier de la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p><b>Cette partie de l'article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p> <p><b>12.5 – Le stationnement des deux roues (...)</b></p> <p><b>4. Pour les autres destinations, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés. »</b></p> <p>Les dispositions du paragraphe 12.5 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement des vélos aux besoins du projet.</p> <p><b>Cette partie d'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b></p> <p>De plus l'article UI 12 indique également pour les commerces :</p> <p>« 12.1 – Normes minimales de stationnement pour les voitures (...)</p> <p><b>2) Pour les constructions à destination de commerces et de restauration :</b></p> <p><i>- pour les commerces ayant une surface affectée à la vente inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>, aucune place de stationnement n'est requise ;</i></p> <p><i>- pour les commerces ayant une surface affectée à la vente supérieure à 300 m<sup>2</sup>, une place de stationnement est exigée par tranche de 40 m<sup>2</sup> de surface de vente créée au-delà du seuil de 300 m<sup>2</sup>.</i></p> <p><i>Toutefois, nonobstant toute disposition contraire au présent article, l'emprise au sol des surfaces, bâtis ou non, affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale prévue aux 1°, 6° et 8° du I de l'article L.720-5 du code du commerce ne peut excéder une fois et demi la surface hors œuvre nette des constructions affectés au commerce. »</i></p> <p>Le programme des gares pouvant contenir des locaux affectés aux commerces, ces dispositions présentent des dispositions contraignantes.</p> <p><b>Cette partie de l'article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p> <p><i>Nota : La modification simplifiée en cours du PLU, dont l'approbation est prévue en décembre 2015, concerne cet article sans modifier les éléments de mise en compatibilité présentés.</i></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein du paragraphe 6 de l'article UI 12 est la suivante :</b></p> <p>« 6) (...) »</p> <p><i>Il s'agit notamment des équipements sportifs, socioculturels, éducatifs, administratifs, sanitaires et sociaux, de la petite enfance et des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i></p> <p><i>- le nombre de places de stationnement à aménager est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur regroupement et de leur type d'affectation et de leur situation (...)</i></p> <p><b>La rédaction insérée à la fin de l'alinéa 2 du paragraphe 12.1 de l'article UI 12 est la suivante :</b></p> <p>« 2) Pour les constructions à destination de commerces et de restauration :</p> <p>(...) »</p> <p><i>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p>L'article UI 13 indique notamment :</p> <p>« 13.3 – Traitement des espaces libres et plantations »</p> <p><i>Le traitement paysager des espaces libres doit être réalisé dans les conditions suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>En ce qui concerne l'aspect quantitatif : (...)</i></li> <li>• <i>En ce qui concerne l'aspect qualitatif :</i></li> </ul> <p><i>Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations nouvelles permettant de retrouver, à terme, une composition végétale équivalente. (...)</i></p> <p><i>L'autorisation de construire peut être refusée si la construction projetée nécessite l'abattage et le remplacement d'arbres de grande qualité contribuant au caractère paysager de la zone.</i></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UI 13 est la suivante :</b></p>



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>Les constructions, réalisées sur des terrains arborés, doivent être conçues pour assurer la meilleure préservation possible des spécimens de qualité et respecter un retrait de 5 mètres par rapport à l'écorce du tronc de l'arbre.</p> <p>Dans les secteurs U1a et U1b, situés sur le plateau de Satory, un soin particulier doit être apporté au traitement paysager bordant le site classé de la vallée de la Bièvre, afin de créer un écran végétal pouvant être composé d'arbres de hautes tiges et d'arbres touffus.</p> <p>13.4 – Clôtures végétales</p> <p>Haie taillée :</p> <p>La haie ne doit pas dépasser le barreaudage vertical contre lequel elle s'adosse (minimum 0,30 mètre de barreaudage sans haie). Elle doit être taillée une fois par année. Un espace doit être ménagé entre la haie et le barreaudage (le barreaudage doit rester visible côté rue).</p> <p>Haie libre :</p> <p>La haie libre doit être plantée en retrait de 1 mètre au moins par rapport au barreaudage. Elle peut passer légèrement au travers du barreaudage dans la mesure où elle ne gêne pas le passant de la rue. La hauteur peut varier en fonction des essences choisies.</p> <p>Essences :</p> <p>Les haies taillées de cupressus et thuyas sont vivement déconseillées. Il est hautement souhaitable de n'utiliser que des essences locales. »</p> <p>Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, pour des raisons techniques, les espaces libres de construction ne pourront pas être traités en en espaces et verts et les plantations existantes maintenues ou remplacées.</p> <p><b>Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p> <p>De plus, l'article UI 13 indique :</p> <p>« 13.5 – Protection des lisières des massifs boisés</p> <p>Outre les dispositions prévues à l'article 2, les espaces compris dans la bande de protection des lisières d'un massif boisé, délimités aux documents graphiques, doivent faire l'objet d'un aménagement paysager comprenant des plantations d'arbres, ce qui n'exclut pas la réalisation éventuelle d'aires de stationnement à l'air libre et de voies de desserte. »</p> <p>Ces dernières dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé*.</b></p> <p><i>* La rédaction de la mise en compatibilité de l'article UI 13 a été modifiée pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint.</i></p>	<p>« <b>13.6 - Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</b></p> <p>Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu environnant. »</p>
<p><b>Zone UK, secteur UKa :</b></p> <p>Les articles UK 1, 6, 8, 9, 10 et 12 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité</p>	
<p>L'article UK 2 autorise notamment sous conditions :</p> <p>« 1. Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, d'équipements collectifs et de bureaux à condition d'être liés et nécessaires au fonctionnement des activités militaires (mess, cuisine, foyers, bureaux, terrains de sport, surveillance, ...). »</p> <p>Cette disposition n'autorise que les CINASPIC liées aux activités militaires. Il convient de compléter cette rédaction afin d'y ajouter le réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p> <p><i>Nota : La modification simplifiée en cours du PLU, dont l'approbation est prévue en décembre 2015, concerne cet article sans modifier les éléments de mise en compatibilité présentés.</i></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UK 2 est la suivante :</b></p> <p>« 1. Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, d'équipements collectifs et de bureaux à condition d'être liés et nécessaires au fonctionnement des activités militaires (mess, cuisine, foyers, bureaux, terrains de sport, surveillance, ...) ou au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p>L'article UK 7 indique notamment :</p> <p>« 7.2 - Règles d'implantation</p> <p>Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives.</p> <p>7.3 - Calcul des retraits</p> <p>Le retrait est la distance (L) mesurée perpendiculairement de tout point de la construction, non compris les éléments de modénature, les oriels et les</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UK 7 est la</b></p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>débords de toiture, ni les parties enterrées des constructions, mais y compris les balcons, au point le plus proche de la limite séparative. Le retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction mesurée du sol naturel avant travaux au sommet de la façade ou à l'égout du toit (L = H/2), avec un minimum de 6 mètres. » Les dispositions arrêtées par l'article UK 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>suivante :</b> « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p>L'article UK 13 indique notamment : « 13.3 – Traitement des espaces libres et plantations Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Les aires de stationnements doivent être plantées afin d'en améliorer l'aspect (arbres – haies), à raison d'un arbre au moins par 50 m<sup>2</sup> de surface de terrain. L'autorisation de construire pourra être refusée si la construction à construire nécessite l'abattage et le remplacement d'arbres de grande qualité contribuant au caractère résidentiel de la zone. Les haies taillées de cupressus et de thuyas sont vivement déconseillées. Il est hautement souhaitable de n'utiliser que des essences locales. Ces dispositions doivent prendre en compte les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire et de l'organisation des chantiers liés à la voie ferrée. » Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, pour des raisons techniques, les espaces libres de construction ne pourront pas être traités en en espaces et verts et les plantations existantes maintenues ou remplacées. <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UK 13 est la suivante :</b> « <b>13.4 - Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</b> Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</p>
<p><b>Zone UM :</b> <b>Les articles UM 1, 9 et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. * * L'extension de la zone UM sur les emprises de la gare « Versailles-Chantiers », issue des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, rend sans objet la mise en compatibilité de la zone USPb. * La rédaction de la mise en compatibilité de l'article UM 2 a été modifiée pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint.</p>	
<p>L'article UM 2 autorise notamment sous conditions : « 2. Pour le secteur UMb, les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'équipement collectif d'intérêt général, d'activités commerciales, artisanales, ou de bureaux dès lors qu'ils sont situés le long du pont routier franchissant les voies ferrées et qu'ils contribuent à la continuité urbaine de la rue du parc de Clagny. » Cette disposition n'autorise les CINASPIC que dans le secteur UMb. Il convient de compléter cet article afin d'autoriser le projet dans la zone UM proprement dite. <b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b> Concernant les commerces qui pourraient s'implanter dans la gare «Versailles-Chantiers », l'article UM 2 autorise : « 1. Les constructions, ouvrages ou travaux à destination de parcs de stationnement, d'activités industrielles, commerciales, artisanales, de bureaux ou d'entrepôts, dès lors qu'ils répondent à l'une des conditions suivantes : - ils sont liés à l'activité ferroviaire (entreposage, stockage et conditionnement des marchandises) ; - pour le secteur UMa, ils correspondent à des activités liées à des activités ferroviaires, à la fréquentation du pôle d'échanges et nécessaires aux voyageurs et aux usagers ; » Ces dispositions n'autorisent pas les activités de commerce pouvant être comprises dans le programme de la gare « Versailles- Chantiers ». <b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de</b></p>	<p><b>Les rédactions insérées au sein de l'article UM 2 sont les suivantes :</b> « 2. <b>Pour le secteur UMb, les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'équipement collectif d'intérêt général, d'activités commerciales, artisanales, ou de bureaux dès lors qu'ils sont situés le long du pont routier franchissant les voies ferrées et qu'ils contribuent à la continuité urbaine de la rue du parc de Clagny.</b> <b>Pour la zone UM proprement dite, les constructions et installations (y compris les installations classées pour la protection de l'environnement) nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</b> « Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes : 1. Les constructions, ouvrages ou travaux à destination de parcs de stationnement, d'activités industrielles, commerciales, artisanales, de bureaux ou d'entrepôts, dès lors qu'ils répondent à l'une des conditions suivantes : - ils sont liés à l'activité ferroviaire (entreposage,</p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé. *</b></p> <p>Concernant les ICPE pouvant être implantées dans la gare « Versailles-Chantiers », celles-ci n'étant pas interdites à l'article UM 1 ou assorties de conditions à l'article UM 2, elles sont donc implicitement autorisées.</p> <p><i>Nota : La modification simplifiée en cours du PLU, dont l'approbation est prévue en décembre 2015, concerne cet article sans modifier les éléments de mise en compatibilité présentés.</i></p> <p><i>* L'extension de la zone UM sur les emprises de la gare « Versailles-Chantiers », issue des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, rend sans objet la mise en compatibilité de la zone USPb.</i></p> <p><i>* La rédaction de la mise en compatibilité de l'article UM 2 a été modifiée pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint.</i></p>	<p>stockage et conditionnement des marchandises) ;</p> <p>- pour le secteur UMa, ils correspondent à des activités liées à des activités ferroviaires, à la fréquentation du pôle d'échanges et nécessaires aux voyageurs et aux usagers ;</p> <p><b>Les constructions à destination d'activités commerciales au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris dès lors qu'elles sont liées à la fréquentation de la gare nécessaires aux voyageurs et aux usagers. »</b></p>
<p><b>L'article UM 6</b> indique notamment :</p> <p>« 6.3 – Dispositions particulières</p> <p>Une implantation différente est admise dans les cas suivants : (...)</p> <p>3. Lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif. »</p> <p>Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, la gare « Versailles-Chantiers » ne peut être considérée comme un équipement technique lié à un service public.</p> <p>Par conséquent, les dispositions arrêtées par l'article UM 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'urgence gare « Versailles-Chantiers ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UM 6 est la suivante :</b></p> <p>« 6.3 - Dispositions particulières</p> <p>Une implantation différente est admise dans les cas suivants : (...)</p> <p>3. Lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif.</p> <p><b>4. Lorsqu'il s'agit des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, qui peuvent alors être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</b></p>
<p><b>L'article UM 7</b> indique notamment :</p> <p>« 7.2 - Règles d'implantation</p> <p>Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives. Toutefois, une implantation différente est admise dans les cas suivants :</p> <p>1. Lorsque la construction édifiée est indispensable au fonctionnement du service public ou lorsque des raisons techniques ou de sécurité directement liées à l'exploitation ferroviaire nécessitent une implantation différente ; (...)</p> <p>3. Lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif.</p> <p>7.3 - Calcul des retraits</p> <p>Le retrait est la distance (L) mesurée perpendiculairement de tout point de la construction, non compris les éléments de modénature, les oriels et les débords de toiture, ni les parties enterrées des constructions, mais y compris les balcons, au point le plus proche de la limite séparative.</p> <p>Le retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction mesurée du sol naturel avant travaux au sommet de la façade ou à l'égout du toit (<math>L = H/2</math>), avec un minimum de 6 mètres. »</p> <p>Malgré la souplesse accordée aux CINASPIC visé à l'alinéa 1 du paragraphe 7.2, notamment les équipements techniques lié à un service public,</p> <p>il apparaît nécessaire pour lever toute ambiguïté d'inclure explicitement les installations nécessaires au projet de réseau de transport public du Grand Paris dans cette liste afin qu'elles puissent être implantées dans le respect de leurs contraintes techniques propres.</p> <p>Par conséquent, les dispositions arrêtées par l'article UM 7 peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UM 7 est la suivante :</b></p> <p>« 7.2 - Règles d'implantation</p> <p>Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives. Toutefois, une implantation différente est admise dans les cas suivants :</p> <p>(...)</p> <p>3. Lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif.</p> <p><b>4. Lorsqu'il s'agit des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, qui peuvent alors être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</b></p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>L'article UM 8</b> indique notamment :</p> <p>« 8.1 - Règle générale L'implantation de plusieurs constructions sur un même terrain est autorisée à condition que la distance séparant deux constructions, mesurée perpendiculairement de tout point des constructions, soit au moins égale à 6 mètres. (...) »</p> <p>8.2 - Dispositions particulières Les dispositions du 8.1 ci-dessus ne sont pas applicables dans les cas suivants : (...) - lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion de l'eau, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaires au tri sélectif. »</p> <p>Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, la gare « Versailles-Chantiers » ne peut être considérée comme un équipement technique lié à un service public.</p> <p>Par conséquent, les dispositions arrêtées par l'article UM 8 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Versailles-Chantiers ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UI 8 est la suivante :</b></p> <p>« 8.2 - Dispositions particulières Les dispositions du 8.1 ci-dessus ne sont pas applicables dans les cas suivants : (...) <b>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</b></p>
<p><b>L'article UM 12</b> indique notamment pour les équipements collectifs :</p> <p>« 6) (...) »</p> <p>Il s'agit notamment des équipements sportifs, socio-culturels, éducatifs, administratifs, sanitaires et sociaux, de la petite enfance.</p> <p>- le nombre de places de stationnement à aménager est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur regroupement et de leur type d'affectation et de leur situation (...)</p> <p>12.3 – Modalités de réalisation des stationnements (...) Pour les constructions à destination d'équipements collectifs d'intérêt général, les aires de stationnement peuvent être réalisées en surface, dès lors que leur aménagement fait l'objet d'un traitement paysager (minéral ou végétal). (...)</p> <p>Malgré la souplesse accordée ci-dessus aux CINASPIC, notamment les équipements techniques lié à un service public, il apparaît nécessaire pour lever toute ambiguïté d'inclure explicitement les installations nécessaires au projet de réseau de transport public du Grand Paris dans cette liste afin qu'elles puissent bénéficier de la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p><b>Cette partie de l'article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p> <p>12.5 – Le stationnement des deux roues (...) 4. Pour les autres destinations, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés. »</p> <p>Les dispositions du paragraphe 12.5 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement des vélos aux besoins du projet.</p> <p><b>Cette partie d'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b></p> <p>De plus l'article UM 12 indique également pour les commerces :</p> <p>« 12.1 – Normes de stationnement (...) 2) Pour les constructions à destination de commerces et de restauration :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour les commerces ayant une surface affectée à la vente inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>, aucune place de stationnement n'est requise ;</li> <li>- pour les commerces ayant une surface affectée à la vente supérieure à 300 m<sup>2</sup>, une place de stationnement est exigée par tranche de 40 m<sup>2</sup> de surface de vente créée au-delà du seuil de 300 m<sup>2</sup>.</li> </ul> <p>Toutefois, nonobstant toute disposition contraire au présent article, l'emprise au sol des surfaces, bâtis ou non, affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale prévue aux 1°, 6° et 8° du I de l'article L.720-5 du code du commerce ne peut excéder une fois et demi la surface hors œuvre nette des constructions affectés au commerce. »</p> <p>Le programme des gares pouvant contenir des locaux affectés aux commerces, ces dispositions présentent des dispositions contraignantes.</p> <p><b>Cette partie de l'article n'est donc pas compatible avec le projet de</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein du paragraphe 6 de l'article UM 12 est la suivante :</b></p> <p>« 6) (...) »</p> <p>Il s'agit notamment des équipements sportifs, socioculturels, éducatifs, administratifs, sanitaires et sociaux, de la petite enfance <b>et des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</b></p> <p>- le nombre de places de stationnement à aménager est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur regroupement et de leur type d'affectation et de leur situation (...)</p> <p><b>La rédaction insérée à la fin de l'alinéa 2 du paragraphe 12.1 de l'article UM 12 est la suivante :</b></p> <p>« 2) Pour les constructions à destination de commerces et de restauration :</p> <p>(...) <b>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris. »</b></p>



Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p><b>réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b>  <i>Nota : La modification simplifiée en cours du PLU, dont l'approbation est prévue en décembre 2015, concerne cet article sans modifier les éléments de mise en compatibilité présentés.</i></p>	
<p><b>L'article UM 13</b> indique notamment :            « 13.3 – <b>Traitement des espaces libres et plantations</b>  <i>Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Les aires de stationnements doivent être plantées afin d'en améliorer l'aspect (arbres – haies), à raison d'un arbre au moins par 50 m<sup>2</sup> de surface de terrain. L'autorisation de construire pourra être refusée si la construction à construire nécessite l'abattage et le remplacement d'arbres de grande qualité contribuant au caractère résidentiel de la zone.</i>  <i>Les haies taillées de cupressus et de thuyas sont vivement déconseillées. Il est hautement souhaitable de n'utiliser que des essences locales.</i>  <i>Ces dispositions doivent prendre en compte les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire et de l'organisation des chantiers liés à la voie ferrée. »</i>            Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, pour des raisons techniques, les espaces libres de construction ne pourront pas être traités en en espaces et verts et les plantations existantes maintenues ou remplacées.  <b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UM 13 est la suivante :</b>            « <b>13.4 - Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</b>  <i>Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p><b>Zone NF et son secteur NFa :</b>  <b>Les articles NF 1, 8, 9, 10 et 12 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p><b>L'article NF 2</b> autorise notamment sous conditions :            « 2. <i>Les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, voiries ou ceux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation d'une infrastructure autoroutière, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans le paysage dans lequel ils s'insèrent. »</i>            Les éléments de projet ne peuvent être assimilés « <i>aux différents réseaux</i> » qui couvrent plus particulièrement les réseaux d'eaux et d'assainissement.  <b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b>  <i>Nota : La modification simplifiée en cours du PLU, dont l'approbation est prévue en décembre 2015, concerne cet article sans modifier les éléments de mise en compatibilité présentés.</i></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein d'article NF 2 est la suivante :</b>            « <i>Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes : (...)</i>  <b>2. Les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, voiries ou ceux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation d'une infrastructure autoroutière, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans le paysage dans lequel ils s'insèrent.</b>  <b>3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. (...)</b> »</p>
<p><b>L'article NF 6</b> indique notamment :            « 6.2 – <b>Règle générale</b>  <i>Les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait. Le choix d'implantation de la construction doit prendre en compte notamment la topographie du terrain, l'impact visuel de la construction, ainsi que la préservation des espaces arborés de qualité qu'il convient de préserver. Les extensions des constructions existantes doivent être conçues dans le prolongement des murs existants pour préserver une harmonie de la construction initiale.</i>  <b>6.3 – Calcul des retraits (...)</b>  <i>Le retrait doit être au moins égal à :</i>            - 30 mètres de l'alignement des voies correspondant à des grands itinéraires ;            - 20 mètres de l'alignement des voies nationales, à l'exception de la RN 286 (cf. ci-après) ;            - 10 mètres de l'alignement des voies et chemins départementaux ;            - 6 mètres de l'alignement des autres voies.  <i>Le long de la RN 286, les constructions nouvelles doivent s'implanter au-delà de la marge de reculement, telle qu'elle figure aux documents graphiques. Cette marge ne s'applique pas pour l'agrandissement des constructions existantes à la date d'approbation du POS (23 octobre 1998), ni pour la réalisation d'aires de stationnements dans la mesure où elles font l'objet d'un aménagement paysager comprenant des plantations d'arbres. »</i>            Les dispositions arrêtées par l'article NF 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article NF 6 est la suivante :</b>            « <b>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</b> »</p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<p>d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	
<p><b>L'article NF 7</b> indique notamment :</p> <p>« 7.2 - Règles d'implantation 7.2.1 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives Les constructions peuvent être implantées en limites ou en retrait des limites séparatives. Toutefois, une implantation différente est autorisée dans le but d'une meilleure intégration du projet dans son environnement dans les cas suivants : (...) 2. lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion de l'eau, à la distribution d'énergie, tels que transformateurs. (...) 7.3 - Calcul des retraits (...) Le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée du sol naturel avant travaux au sommet de la façade ou à l'égout du toit (L = H), avec un minimum de 6 mètres. »</p> <p>Malgré la souplesse accordée aux CINASPIC visé à l'alinéa 2 du paragraphe 7.2.1, notamment les équipements techniques lié à un service public, il apparaît nécessaire pour lever toute ambiguïté d'inclure explicitement les installations nécessaires au projet de réseau de transport public du Grand Paris dans cette liste afin qu'elles puissent être implantées dans le respect de leurs contraintes techniques propres.</p> <p>Par conséquent, les dispositions arrêtées par l'article NF 7 peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article NF 7 est la suivante :</b></p> <p>« 7.2.1 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives Les constructions peuvent être implantées en limites ou en retrait des limites séparatives. Toutefois, une implantation différente est autorisée dans le but d'une meilleure intégration du projet dans son environnement dans les cas suivants : (...) 2. lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif. 3. lorsqu'il s'agit des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, qui peuvent alors être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
<p><b>L'article NF 13</b> indique notamment :</p> <p>« 13.2 – Espaces boisés classés Les espaces inscrits aux documents graphiques comme étant des espaces boisés classés sont régis par les dispositions des articles L.130-1 du code de l'urbanisme qui précisent notamment que le classement interdit tout changement d'affectation, ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisement. »</p> <p>Un espace boisé classé est concerné par l'implantation d'un ouvrage technique annexe. Pour les besoins du projet, l'EBC est réduit sous les emprises de l'ouvrage. Après mise en compatibilité du plan de zonage, cette disposition ne présente plus de contrainte particulière.</p> <p>L'article NF 13 indique également :</p> <p>« 13.3 – Traitement des espaces libres et plantations L'aménagement des espaces forestiers doit tenir compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de la composition des espaces libres environnants, afin de participer à une mise en valeur globale ;</li> <li>- de la topographie et de la configuration du terrain, afin que leur composition soit adaptée ;</li> <li>- de la composition végétale du terrain préexistante du moment qu'elle est de qualité afin de la préserver et de la mettre en valeur.</li> </ul> <p>Les espaces libres doivent représenter 80 % au moins de la superficie du terrain et demeurer en pleine terre. »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'alinéa NF 13.3 est la suivante :</b></p> <p>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu environnant. »</p>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé. <i>* La rédaction de la mise en compatibilité de l'article NF 13 a été modifiée pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint.</i>	

#### 2.12.1.6. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

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

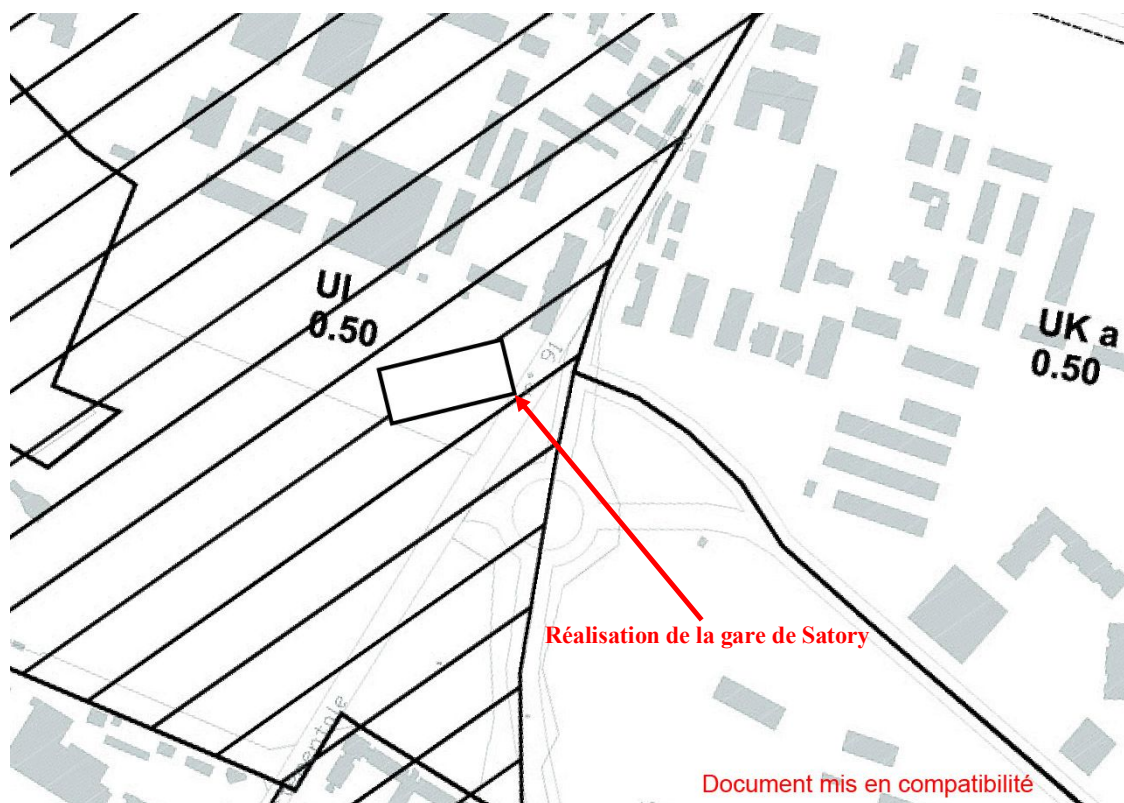
- Le périmètre de la zone UM, essentiellement réservées aux activités nécessaires au fonctionnement de l'activité ferroviaire, est étendu sous les emprises de la gare «Versailles-Chantiers » au détriment de la zone USP pour des raisons de cohérence et de simplification. Ce reclassement concerne une superficie d'environ 0,47 ha. A la suite de cette évolution, la zone USP n'est plus touchée par le projet.
- Le périmètre de constructibilité limitée défini selon l'article L. 151-41, 5° alinéa du Code de l'Urbanisme est réduit sur une superficie d'environ 0,4 ha pour permettre la réalisation de la gare « Satory » ;
- L'Espace Boisé Classé « Bois Martin » est réduit de 950 m<sup>2</sup> environ pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe ;
- Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris est défini sous les emprises de ce même ouvrage technique annexe situé en zone naturelle. Cet emplacement réservé, d'une superficie de 950 m<sup>2</sup>, porte le numéro 18.

#### Extrait du plan de zonage en vigueur



#### Extrait du plan de zonage après mise en compatibilité



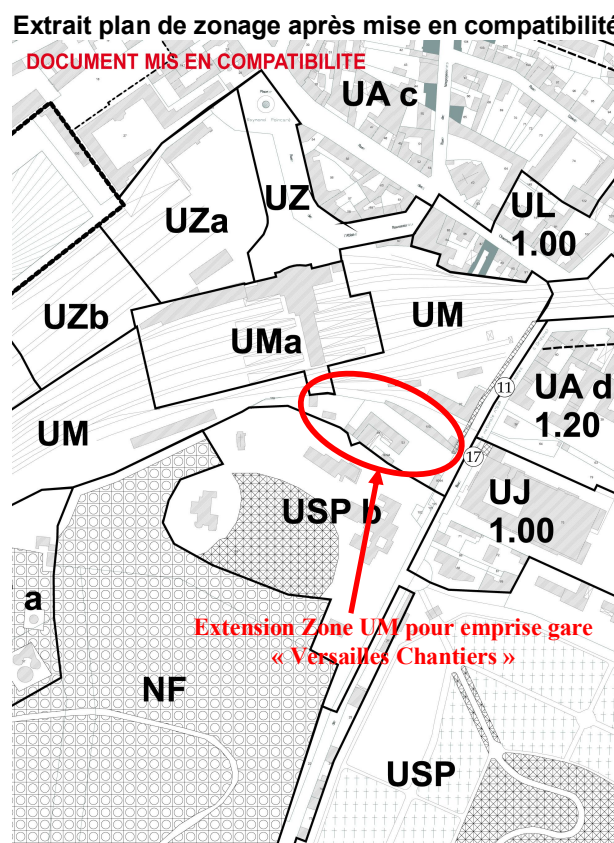
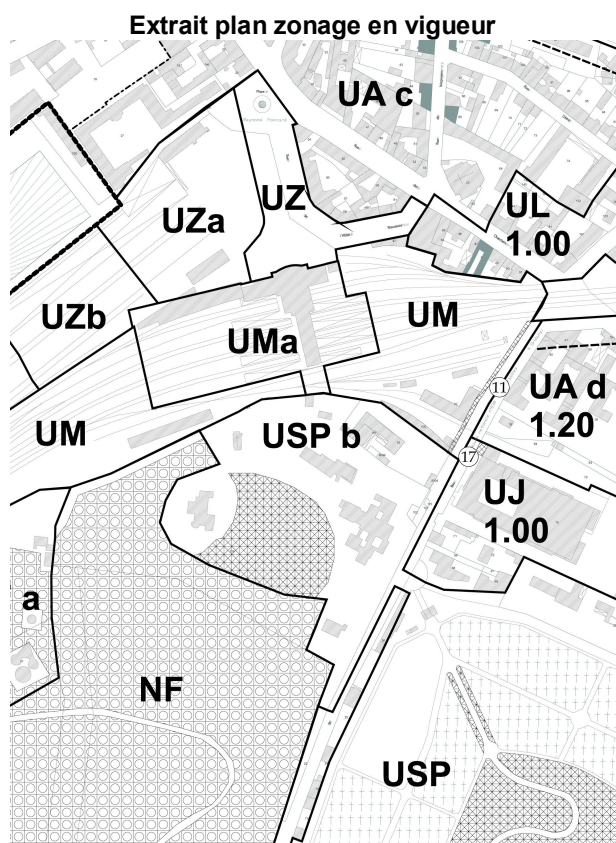
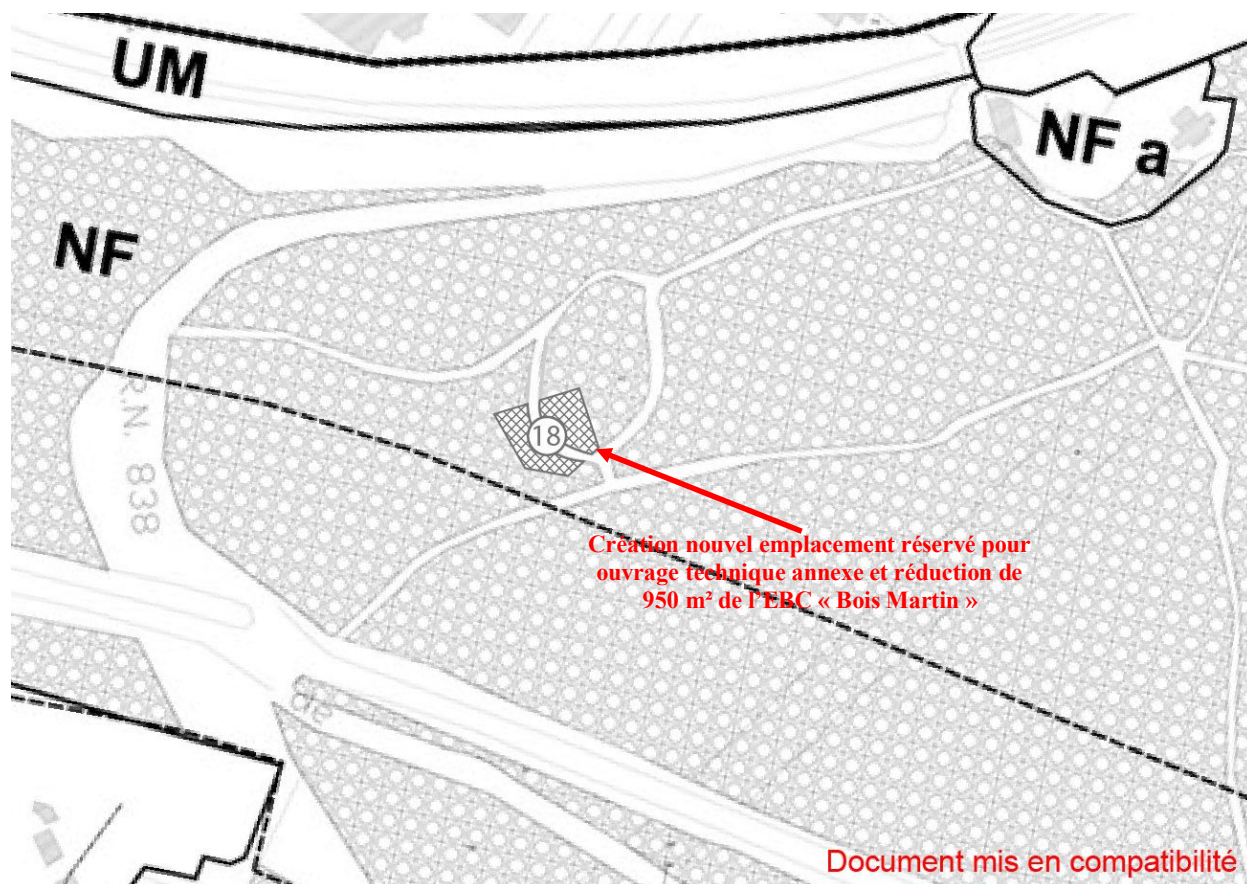


Extrait du plan de zonage en vigueur



Extrait du plan de zonage après mise en compatibilité





### 2.12.1.7. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés devra également être repris afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris en lien avec la modification du plan de zonage.

#### Liste emplacements réservés en vigueur

N°	DESIGNATION	BENEFICIAIRE	CADASTRE
<b>A – Équipements sanitaires, culturels et sociaux</b>			
3	Extension du centre social 4, rue B. de Jussieu	Commune	AV 281/297/296/295
5	Création d'un équipement social 9, rue Vauban	Commune	AY 179 / AY 185 (pour 500 m²)
6	«Ma Maison » (Petites Sœurs des Pauvres) 9, ave F. d'Espérey	Commune	AM7 / AM 8 / AM 9
7	Création d'un équipement socio-culturel 6, rue Saint-Simon	Commune	AI 279
<b>B – Équipements administratifs</b>			
8	Extension du Domaine de Madame Elisabeth	Département	BO 26 à 32 17/18/52/60/61/62/63 AY 247/199
<b>C – Espaces verts, jardins publics</b>			
9	Création d'un espace vert Rue B. de Jussieu	Commune	AV 315 (partie) AV 138 (partie) AV 140
<b>D – Création ou élargissement de voirie et/ou stationnement</b>			
10	Autoroute A86	Etat	a) Raccordement RD 10 b) Raccordement A86 Sud c) Installations annexes
11	Rue de la Porte de Buc	Commune	BS 92 (partie) BS 100 et 120 (parties)
12	Rue Coste	Commune	BE 16 (partie)
13	Rue Henri Simon	Commune	AW 140 (partie) AW 226
14	Rue des Petits Bois	Commune	AV 224 (partie) AV 288 (partie)
15	Rue du Parc de Clagny	Commune	AP 96 (partie) AL 55 (partie)
16	Rue Benjamin Franklin	Commune	BR 171
17	Rue de la Porte de Buc	Commune	BM 75 (partie)

#### Liste emplacements réservés après mise compatibilité

N°	DESIGNATION	BENEFICIAIRE	CADASTRE
<b>A – Équipements sanitaires, culturels et sociaux</b>			
3	Extension du centre social 4, rue B. de Jussieu	Commune	AV 281/297/296/295
5	Création d'un équipement social 9, rue Vauban	Commune	AY 179 / AY 185 (pour 500 m²)
6	«Ma Maison » (Petites Sœurs des Pauvres) 9, ave F. d'Espérey	Commune	AM7 / AM 8 / AM 9
7	Création d'un équipement socio-culturel 6, rue Saint-Simon	Commune	AI 279
<b>B – Équipements administratifs</b>			
8	Extension du Domaine de Madame Elisabeth	Département	BO 26 à 32 17/18/52/60/61/62/63 AY 247/199
<b>C – Espaces verts, jardins publics</b>			
9	Création d'un espace vert Rue B. de Jussieu	Commune	AV 315 (partie) AV 138 (partie) AV 140
<b>D – Création ou élargissement de voirie et/ou stationnement</b>			
10	Autoroute A86	Etat	a) Raccordement RD 10 b) Raccordement A86 Sud c) Installations annexes
11	Rue de la Porte de Buc	Commune	BS 92 (partie) BS 100 et 120 (parties)
12	Rue Coste	Commune	BE 16 (partie)
13	Rue Henri Simon	Commune	AW 140 (partie) AW 226
14	Rue des Petits Bois	Commune	AV 224 (partie) AV 288 (partie)
15	Rue du Parc de Clagny	Commune	AP 96 (partie) AL 55 (partie)
16	Rue Benjamin Franklin	Commune	BR 171
17	Rue de la Porte de Buc	Commune	BM 75 (partie)
<b>E – Équipements techniques</b>			
18	Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)	Société du Grand Paris	BX 112 (partie)

### 2.12.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

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

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
  - D'étendre le périmètre de la zone UM, essentiellement réservées aux activités nécessaires au fonctionnement de l'activité ferroviaire, sous les emprises de la gare « Versailles-Chantiers » pour des raisons de cohérence ;
  - De réduire un périmètre de constructibilité limitée sous les emprises de la gare « Satory » ;
  - De réduire un espace Boisé Classé sous les emprises d'un ouvrage technique annexe ;

- De définir un nouvel emplacement réservé en zone naturelle NF au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises de ce même ouvrage technique annexe.
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions

### **2.12.2. Conclusions de la commission d'enquête.**

#### **A l'issue d'une enquête publique ayant duré 37 jours, il apparaît :**

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Versailles,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet dont celle de Versailles ainsi que dans les 4 préfectures citées précédemment,
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- que les membres de la commission d'enquête ont bien tenu dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Versailles,
- que les 4 réunions publiques prévues respectivement à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

**Etant donné**, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Versailles n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune, qu'aucun courriel n'a été relevé sur le registre électronique mis en place pour cette enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,



**Après avoir observé :**

- que le projet proposé justifie qu'il soit déclaré d'utilité publique,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Versailles,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Versailles afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

**Mais constatant** que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Versailles des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

**EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,** donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Versailles selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.12.1** ci-dessus

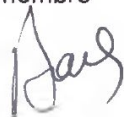
A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016

La commission d'enquête

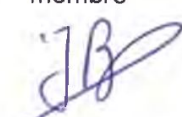
Jean Pierre CHAULET : président



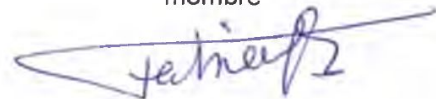
Pierre BARBER :  
membre



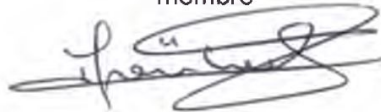
Jacques BERNARD-BOUISSIERES:  
membre



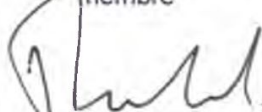
Fabien GHEZ :  
membre



Yves MAËNHAUT:  
membre



Reinhard FELGENTREFF:  
membre



Nicole SOILLY :  
membre

