

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

TRONÇON PONT-DE-SÈVRES < > NOISY – CHAMPS (LIGNE ROUGE - 15 SUD)

PIÈCE 1.1.1

Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de **Sèvres**

Sommaire

1	Préambule	5
2	Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme	9
2.1	La mise en compatibilité	11
2.1.1	Définition	11
2.1.2	Champ d'application	11
2.1.3	Objet	11
2.2	Le déroulement de la procédure	11
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	12
2.4.1	Article L. 123-16	12
2.4.2	Article R. 123-23	13
2.4.3	Autres dispositions	13
2.5	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité	13
3	Présentation générale du projet et de son contexte	15
3.1	Le contexte administratif du projet	17
3.1.1	Généralités	17
3.1.2	État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département des Hauts-de-Seine	17
3.2	Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique	17
3.2.1	Le programme d'ensemble	17
3.2.2	Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres	19
3.2.3	Présentation technique du projet	19
3.2.4	Présentation du projet sur la ville de Sèvres	20
4	Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune	23
4.1	Les documents supra-communaux	25
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)	25
4.1.2	Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	25

4.2	Le PLU en vigueur	25
4.2.1	Le plan de zonage : la zone traversée	25
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	25
4.2.3	Les contraintes réglementaires	25
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	26
4.2.5	Les Orientations Particulières d'Aménagement	26
4.3	Mise en compatibilité du règlement d'urbanisme concerné	28
4.3.1	Les principes retenus pour la mise en compatibilité	28
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	28
4.3.3	Evolutions du règlement induites par le projet	29

5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	33
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur	
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité	
B1.	Extrait du règlement en vigueur	
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité	

1 Preamble

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de SEVRES, dans les Hauts-de-Seine, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon n°1 - Noisy-Champs - Pont de Sèvres du réseau de transport public du Grand Paris dont une section souterraine traverse le territoire communal.

Le Maître d'Ouvrage du projet est la Société du Grand Paris. Cet établissement public, créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, « 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 ».

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public du 1^{er} octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune de SEVRES ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

En effet, la ville de SEVRES est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 10 mai 2007.

La déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la voie sur berge RD7, prise par arrêté préfectoral le 20 décembre 2010 a emporté mise en compatibilité du PLU de Sèvres.

Ainsi, le document d'urbanisme de SEVRES ayant été institué après l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU) modifiée notamment par loi du 12 juillet 2010, portant « Engagement National pour l'Environnement », instituant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), son contenu est régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme.

La ville de SEVRES fait partie également du périmètre de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Coteaux et du Val de Seine, approuvé le 26 novembre 2009.

Par ailleurs, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 1994 est un document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L 141-1 du code de l'urbanisme.

Nota : Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à une réunion d'examen conjoint en octobre 2012 (PV joint en annexe).

Postérieurement à la tenue de cette réunion, le PLU de la commune de Sèvres n'a fait l'objet d'aucune évolution. Ainsi, les dispositions prévues par la présente procédure de mise en compatibilité demeurent inchangées.

La prise en compte de certaines évolutions des textes relatifs aux procédures de mise en compatibilité a donné lieu à des ajustements et à des mises à jour du dossier.

Afin d'assurer la traçabilité des ajustements apportés au présent dossier, les compléments ou mises à jour survenus après la réunion d'examen conjoint ont été insérés en **bleu**. Les ajustements liés aux échanges survenus lors des réunions d'examen conjoint sont présentés comme tels et sont évoqués dans les PV des réunions.

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

Conformément à l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

2.1.2 Champ d'application

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes ou EPCI concernés dès lors qu'ils sont dotés d'un tel document.

Au vu des textes¹, compte tenu de la nature du projet, et quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, **la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'Etat.**

Le Préfet de Région appréciera, sur la base d'un dossier transmis par la Société du Grand Paris, d'une part l'utilité publique du projet et d'autre part, la compatibilité des dispositions du document d'urbanisme avec l'opération.

C'est sous sa responsabilité que sera conduite la procédure.

2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville de SEVRES. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

Plus précisément, elle concerne :

- **La section courante de l'infrastructure en souterrain** : les tunnels de 10 m de diamètre environ mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance.
- Les emprises des gares :
 - Les **gares souterraines** dont les dimensions sont de 125 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.

- Les **émergences des gares** : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des locaux techniques et de services.

- Les **ouvrages techniques annexes** tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.
- Les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public du Grand Paris : les **sites de maintenance et de remisage** pour le matériel roulant (SMR) et les **sites de maintenance des infrastructures** (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

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 ville de SEVRES. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par l'article L.123-16 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 de SEVRES avec la Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet 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.

¹ Notamment l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de la loi relative au Grand Paris disposant que « les enquêtes publiques portant sur les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont ouvertes et organisées par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France ».

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

3 - L'enquête publique conjointe

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

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 de SEVRES avec la Déclaration d'Utilité Publique 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

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.

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend 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 des sites de maintenance et des ouvrages annexes, exploitation) 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 la description du projet. Présentation de la version initiale du document en vigueur et de la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.
- 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.

Les autres pièces de ces documents d'urbanisme ne nécessitent pas d'évolution.

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

S'agissant des POS et PLU, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux **articles L. 123-16 et R. 123-23 du Code de l'Urbanisme**.

2.4.1 Article L. 123-16

La déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

a) L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

b) L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L. 121-4, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsqu'elle est prise par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent. Lorsqu'elle est prise par une autre personne publique, elle ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, en cas de désaccord, par arrêté préfectoral.

Dès l'ouverture de l'enquête publique et jusqu'à l'adoption de la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut plus faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

L'ordonnance n 2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme a modifié le contenu de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme qui est à présent repris aux articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme. Les dispositions de cette ordonnance sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

L'article 19 de cette ordonnance – qui précise les cas où les dispositions antérieures demeurent applicables – ne mentionne pas le cas d'une mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une demande de DUP. L'ordonnance du 5 janvier 2012 est donc applicable à la présente procédure. Cette dernière respecte les exigences posées par les nouveaux textes issus de l'ordonnance précitée.

2.4.2 Article R. 123-23

(devenu l'article R. 123-23-1 à la suite du décret n°2013-142 du 14 février 2013 pris pour l'application de l'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012)

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.

L'examen conjoint prévu au b de l'article L. 123-16 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande au préfet.

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par les articles R. 11-14-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, 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 au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent. 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.

2.4.3 Autres dispositions

Le contenu du dossier de mise en compatibilité des POS et PLU répond aux précisions apportées par la circulaire n°87-64 du 21 juillet 1987.

2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

Les dossiers de mise en compatibilité doivent faire état des incidences sur l'environnement des modifications apportées aux documents d'urbanisme pour permettre la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.

Dans la presque totalité des cas, les évolutions apportées concernent des règles de zones urbaines déjà densément bâties. Après un examen attentif, les incidences sur l'environnement de ces évolutions ont été considérées comme nulles.

Dans un certain nombre de communes, le projet traverse des zones dédiées à la protection d'espaces naturels ou paysagers dans les documents d'urbanisme (zones N des PLU ou ND des POS). Dans la plupart des cas, le projet traverse en souterrain ces zones et les évolutions réglementaires n'ont pour objet que d'autoriser des ouvrages techniques annexes dont l'emprise ayant une emprise au sol de taille réduite. Ces ouvrages ne remettant pas en question la vocation de ces zones, les incidences sont très faibles et ont été évoquées comme telles dans les dossiers.

Enfin, pour trois communes (Cachan, Villejuif et Vitry), la sensibilité particulière de la zone traversée et/ou la nature des évolutions apportées au document d'urbanisme ont conduit à analyser plus finement la nature des incidences pour s'assurer qu'elles restaient bien limitées et ne remettaient donc pas en cause le caractère de la zone. Les analyses effectuées indiquent clairement que les incidences sont limitées.

Dans tous ces différents cas, une évaluation environnementale des dossiers de mise en compatibilité n'était pas nécessaire, les critères posés par l'article R. 121-16 du code de l'urbanisme dans sa rédaction résultant du décret du 18 juin 2009 (rédaction applicable à la présente procédure) n'étant pas remplis.

3 Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur le tracé Champs-sur-Marne / Sèvres, traverse **21 communes**, toutes dotées d'un POS ou PLU, 19 d'entre eux nécessitant une mise en compatibilité.

La répartition des communes dont les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité par département est, d'Est en Ouest :

- Département de la Seine-et-Marne (77) : 1 commune dotée d'un POS et 1 Plan d'Aménagement de Zone (PAZ).
- Département de la Seine-Saint-Denis (93) : 1 commune dotée d'un PLU.
- Département du Val-de-Marne (94) : 9 communes (3 POS et 6 PLU), le PLU de Joinville-le-Pont étant compatible avec le projet et 1 Plan d'Aménagement de Zone (PAZ).
- Département des Hauts-de-Seine (92) : 8 communes (1 POS et 7 PLU), le PLU de Montrouge étant compatible avec le projet.

Par ailleurs, la commune de Champs-sur-Marne (77) est également couverte par le **Schéma Directeur Local du Val Maubuée**. De même, les communes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Sèvres et Vanves (92) sont couvertes par le **SCoT des Coteaux et du Val de Seine**.

Enfin, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 1994 est un document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L 141-1 du code de l'urbanisme.

3.1.2 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département des Hauts-de-Seine

Dans le département des Hauts-de-Seine, 9 communes sont concernées par le projet.

Sur ces 9 communes dotées d'un document d'urbanisme en vigueur, huit communes possèdent un Plan Local d'Urbanisme (PLU), conforme aux nouvelles dispositions du Code de l'Urbanisme.

Seul le PLU de Montrouge n'a pas lieu à être mis en compatibilité, ses dispositions ne s'opposant pas à la réalisation du projet.

Une commune est régie par un Plan d'Occupation des Sols, dont le contenu reste applicable selon les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme dans sa rédaction antérieure à la loi SRU du 13 décembre 2000.

On rappellera que Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Sèvres et Vanves sont couvertes par le SCoT des Coteaux et du Val de Seine.

3.2 Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique

3.2.1 Le programme d'ensemble

Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes nouvelles exploitées en mode métro automatique, et comprend :

- le réseau de transport public du Grand Paris, représenté par les **lignes rouge, bleue et verte** (environ 165 km de ligne) : le réseau de transport public du Grand Paris est sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris ;
- la **ligne orange** (environ 40 km), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Le programme répond aux objectifs suivants :

- 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 pratique, régulière et confortable ;
- 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 ;
- 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 ;
- soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Le réseau Grand Paris Express est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération.

Le programme comprend les liaisons suivantes :

Une ligne rouge Le Bourget – Villejuif – La Défense – Le Mesnil-Amelot :

La ligne rouge constitue une nouvelle ligne structurante, principalement en rocade, qui dessert directement les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis, ainsi que l'ouest de la Seine-et-Marne. Elle assure ainsi des déplacements de banlieue à banlieue efficace, sans avoir à transiter par le centre de Paris.

La ligne rouge est constituée des principales liaisons fonctionnelles suivantes :

- une liaison de rocade desservant les secteurs denses de proche couronne dans le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine et le nord de la Seine-Saint-Denis, et permettant le désenclavement de territoires tels que ceux situés à l'est de la Seine-Saint-Denis ;
- au nord-est, une liaison assurant notamment la desserte des plates-formes aéroportuaires et des bassins d'emplois de Roissy et du Bourget, pour les relier efficacement aux grands pôles d'activité de la Plaine Saint-Denis et du territoire nord des Hauts-de-Seine, ainsi qu'au quartier d'affaires de La Défense.

La ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris est en correspondance avec l'ensemble des lignes ferroviaires radiales qu'elle croise, assurant ainsi l'accès direct des quatre départements de Grande Couronne au réseau du Grand Paris. La ligne rouge a une longueur totale d'environ 100 km.

Une ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel :

La ligne bleue assure la liaison entre Paris, le pôle de Saint-Denis Pleyel au nord et la plate-forme d'Orly au sud. Elle est en correspondance avec les autres lignes du réseau de transport public du Grand Paris à Saint-Denis Pleyel, Villejuif et Orly. La ligne bleue reprend l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro dans Paris (Saint-Lazare – Olympiades), ainsi que de son prolongement jusqu'à la mairie de Saint-Ouen, réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de la RATP.

La portion de ligne bleue incluse dans le programme compte 15 kilomètres, et correspond aux sections Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel et Olympiades – Orly. Au total, la ligne bleue aura une longueur totale de près de 30 kilomètres, dont environ 9 kilomètres correspondent à la ligne 14 actuellement exploitée.

Une ligne verte Orly – Versailles – Nanterre :

La ligne verte assure la desserte des pôles scientifiques et technologiques du plateau de Saclay ainsi que des grands bassins d'habitat et d'emploi des Yvelines et de l'Essonne, reliés aux principaux pôles de transport de l'ouest et du sud parisiens. Elle doit améliorer de manière significative l'accessibilité d'un territoire ayant vocation à devenir l'un des secteurs-clés du Grand Paris en matière de recherche et d'enseignement supérieur.

Dans un premier temps, la ligne verte relie la plateforme d'Orly, à l'est, aux territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles, au nord-ouest du plateau de Saclay. La ligne verte possède alors une longueur totale d'environ 35 kilomètres.

Ultérieurement, la ligne verte sera prolongée au nord en direction de Rueil-Malmaison et Nanterre, de manière à offrir une liaison de rocade performante en moyenne couronne pour le sud, l'ouest et le nord-ouest parisiens. Dans sa configuration Orly – Versailles – Nanterre, la ligne verte aura une longueur totale d'environ 50 kilomètres.

Une ligne orange Nanterre – Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs / Champigny-sur-Marne :

La ligne orange relie la Plaine Saint-Denis à la Cité Descartes (gare « Noisy-Champs ») et à Champigny-sur-Marne. Elle dessert notamment le centre et le sud de la Seine-Saint-Denis (ville préfecture de Bobigny, secteur à potentiel de Neuilly-sur-Marne), ainsi que le nord-est du Val-de-Marne, en particulier le pôle d'activité de Val de Fontenay. Dans cette configuration, la ligne orange possède une longueur totale d'environ 30 kilomètres.

Au nord-ouest de Paris, la ligne orange pourra être prolongée jusqu'à Nanterre en desservant notamment Colombes et La Garenne-Colombes. Dans sa configuration Nanterre – Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs / Champigny-sur-Marne, la ligne orange aura une longueur totale d'environ 40 kilomètres.

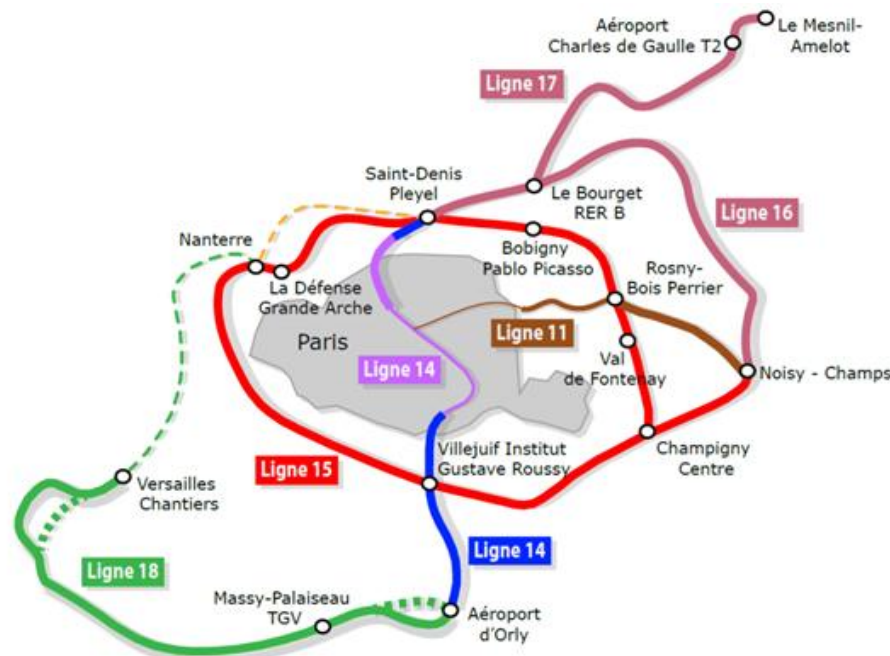
Les deux maîtres d'ouvrage, Société du Grand Paris et STIF, favorisent les choix de conception de nature à préserver l'avenir et à autoriser des évolutions dans la structure d'exploitation du réseau. Ces choix de conception amènent à identifier des dispositions dites d'« interopérabilité », qui concernent à la fois les caractéristiques techniques transversales au réseau et celles des ouvrages spécifiques (tunnels et gares) aux points de jonction entre les différentes sections du réseau Grand Paris Express. Ainsi, par exemple, des lignes en correspondance pourraient ne former qu'une seule ligne après recomposition.

Le programme de l'opération comprend 57 gares situées sur les lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris ; cinq de ces gares sont inscrites au programme de l'opération à titre conservatoire (Aéroport Charles de Gaulle T4, La Courneuve, Nanterre La Boule, Chevilly Trois Communes et Maison-Blanche - Paris XIII). Sur la ligne orange, 19 gares sont envisagées, dont 4 en connexion avec le réseau de transport public du Grand Paris (Nanterre La Folie, Saint-Denis Pleyel, Champigny Centre, Noisy-Champs).

La taille du nouveau réseau impose par ailleurs de disposer de plusieurs installations de maintenance, dédiées à une ligne ou une portion de ligne. Les installations nécessaires sont de trois types :

- sites de maintenance et de remisage des trains (SMR) : ces sites assurent la maintenance en atelier du parc de matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement d'organes) ainsi que le lavage et le remisage des trains. Ils peuvent également accueillir des fonctions rattachées à l'exploitation des lignes (poste de commandement centralisé, encadrement opérationnel de la ligne, ...) ;
- centres de dépannage rapide des trains (CDR) : ces centres, situés en extrémité de ligne lorsque le SMR est éloigné géographiquement, permettent de réaliser les dépannages rapides des trains sans perte de temps due aux trajets des trains jusqu'au SMR ;
- sites de maintenance des infrastructures (SMI) : ces sites assurent les besoins de maintenance patrimoniale des voies et des équipements fixes du système de transport – traction, basse tension, signalisation, automatismes de conduite, courants faibles, équipements électromécaniques. Ils peuvent le cas échéant être regroupés avec les sites de maintenance et de remisage des trains.

En 2012, en perspective du lancement de la phase opérationnelle du projet, le gouvernement a souhaité préciser le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du Grand Paris Express. Les travaux menés dans cette perspective ont permis d'établir des orientations et d'arrêter des décisions partagées sur la définition des projets (relevant à la fois du Grand Paris Express ainsi que de la modernisation et de l'extension du réseau existant), leur calendrier, leur financement et leur mise en œuvre. Ces orientations ont été présentées le 6 mars 2013 par le Premier ministre sous l'appellation « **Le Nouveau Grand Paris** ». Ces éléments, sans incidences sur la présente procédure de mise en compatibilité, sont détaillés dans la pièce C du dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique (chapitre C2, titre 2.4.2 ; chapitre C3, titre 2.2).



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

3.2.2Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres

Compte tenu de l'ampleur du programme d'ensemble et de son étendue géographique, le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (lignes bleue, rouge et verte) donnera lieu à plusieurs déclarations d'utilité publique et fait ainsi l'objet de plusieurs enquêtes publiques préalables. Chaque enquête porte sur une section spécifique du réseau, correspondant à un « tronçon » de ligne autonome, cohérent en termes d'organisation des travaux.

Le premier tronçon du réseau relie 16 gares, de Noisy-Champs à Pont de Sèvres. Le projet représente environ 35 km de ligne nouvelle, insérés en souterrain. D'ouest en est, les gares du projet sont présentées dans le tableau suivant :

Les 16 gares du projet
Noisy - Champs
Bry - Villiers - Champigny
Champigny Centre
Saint-Maur - Créteil
Créteil L'Echat
Le Vert de Maisons
Les Ardoines
Vitry Centre
Villejuif Louis Aragon
Villejuif Institut Gustave Roussy
Arcueil - Cachan
Bagneux M4
Châtillon - Montrouge
Fort d'Issy - Vanves - Clamart
Issy RER
Pont de Sèvres

Onze de ces gares sont en correspondance avec le réseau lourd actuel de transport en commun ; à terme, la totalité des gares du tronçon sera en correspondance avec le réseau lourd de transport en commun, ou bien avec une ligne de surface structurante.

Le projet doit être exploité avec un métro automatique de grande capacité : trains d'une largeur d'au moins 2,80 mètres et d'une longueur de 120 mètres, sur roulement fer, avec une capacité d'au moins 1 000 places par rame.

Le projet prévoit également la création d'un site de maintenance des infrastructures à Vitry-sur-Seine, ainsi que d'un site de maintenance et de remisage des trains et d'un poste de commandement centralisé à Champigny-sur-Marne.

A la réalisation du tunnel, des nouvelles gares et des sites de maintenance, s'ajoute la réalisation des ouvrages de service nécessaires au bon fonctionnement de la ligne. Ces ouvrages, répartis le long du tracé, permettent l'accès des services de secours, la ventilation de l'ensemble des ouvrages souterrains, la récupération et l'évacuation des eaux d'infiltration (ouvrages d'épuisement), ainsi que l'alimentation en électricité de la ligne et des équipements du tunnel, des gares et des ouvrages annexes.

3.2.3Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

La section courante du tunnel ferroviaire permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation. Sa géométrie est limitée par différentes contraintes :

- les possibilités techniques de déplacement du tunnelier (la majorité du tunnel étant creusée au tunnelier),
- les contraintes de tracé imposées par la circulation du matériel roulant,
- les contraintes imposées par la recherche du confort des usagers.

Le tunnel se situe à des profondeurs variables : le niveau de rail évolue entre 15 mètres et 55 mètres environ sous le niveau du terrain naturel. Le tunnel a un diamètre extérieur de 10 mètres environ.

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage et le démontage des tunneliers en vue du creusement du tunnel. Leur profondeur peut varier de 20 à 40 mètres selon l'altimétrie du tunnel.

Les puits peuvent utiliser les emprises d'une future gare ou d'un futur ouvrage de service et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages. Cependant, il est parfois nécessaire d'implanter ces puits sur des emprises spécifiques.

Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage. Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation du tunnel sur une section prédéfinie : le puits d'entrée sert durant cette phase à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie.

Dix puits de tunneliers sont aménagés pour la réalisation du tronçon Noisy-Champs - Pont de Sèvres.

3.2.3.2 Les gares

Les gares se composent de deux parties :

1. La partie souterraine de la gare (la station) dont les dimensions sont de 125 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators permettant d'accéder à la partie émergente de la gare (le bâtiment voyageur), les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services nécessaires au fonctionnement du réseau.

2. La partie émergente de la gare qui constitue le bâtiment voyageur dont les dimensions varient entre 200 m² et 2 000 m² selon l'importance de la gare en matière de flux voyageurs et le contexte urbain existant et/ou futur.

Le bâtiment voyageur permet l'accueil des voyageurs, organise l'accessibilité aux quais et peut accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris. Des locaux techniques et de services, des postes de redressement nécessaires au fonctionnement du réseau sont également implantés au sein du bâtiment voyageur.

Le bâtiment voyageur intégrera des locaux destinés au stationnement vélos, le nombre de places devant être estimé en fonction des besoins avérés de chaque gare. Les places de stationnement pour les véhicules ou deux roues motorisés, répondant aux besoins avérés de chaque gare, seront réalisées à proximité du bâtiment voyageur, en tenant compte du contexte urbain propre à chaque site.

Enfin, le bâtiment voyageur donnera sur un espace public (parvis ou place) dont le dimensionnement et les caractéristiques dépendront de l'environnement urbain existant et/ou futur de chaque site. Aucun espace privatif extérieur n'est à intégrer au programme type du bâtiment voyageur.

C'est pourquoi les dispositions réglementaires définissant l'implantation du bâtiment voyageur dans la parcelle devront, le cas échéant, évoluer de manière à réussir la meilleure intégration possible de l'équipement dans son environnement urbain.

3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

Il s'agit des puits de ventilation, des accès pompiers, des accès aux ouvrages d'épuisement, des postes de redressement et de tout autre élément technique indispensable au fonctionnement du réseau. Ces ouvrages, sans élévation par rapport au niveau du sol, à l'exception des postes de redressement, seront implantés le plus souvent sur des espaces publics. Ils ne nécessitent pour leur fonctionnement d'aucune emprise extérieure privative complémentaire.

La réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 mètres entre deux puits d'accès aux secours, ou entre un puits d'accès aux secours et une gare. Il s'agit d'ouvrages situés préférentiellement sur la voirie publique et raccordés au tunnel. Ces accès représentent une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs des puits ont une profondeur supérieure à 30 mètres, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard. Entre deux gares, les ouvrages d'accès aux secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont en règle générale mutualisés. Les grilles de rejet des fumées occupent une surface au sol pouvant varier entre 20 m² et 40 m².

- Les postes de ventilation seront réalisés tous les 800 mètres environ et représenteront une emprise au sol d'environ 50 mètres carrés. Ces postes de ventilation seront soit intégrés aux gares, soit réalisés en souterrain avec installation de grilles au sol.
- Les accès pompiers devront être réalisés au minimum tous les 800 mètres également. Il s'agit d'ouvrages situés préférentiellement sur la voirie publique et raccordés au tunnel. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés.

- Les accès aux ouvrages d'épuisement² devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés, sans élévation par rapport au niveau du sol.
- Les postes de redressement³ seront réalisés tous les 2 kilomètres environ. Ils seront situés préférentiellement à l'intérieur des gares et sur le domaine public et pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1) jusqu'à 150 mètres carrés d'emprise au sol.

3.2.3.4 Les sites industriels

Le projet prévoit la création de deux sites industriels, l'un consacré à la maintenance et au remisage du matériel roulant (sur la commune de Champigny-sur-Marne), l'autre à la maintenance des infrastructures (sur la commune de Vitry-sur-Seine).

Le site de Champigny-sur-Marne a pour fonction d'assurer une partie des activités de maintenance courante, de maintenance renforcée, de nettoyage et de remisage des rames du réseau Grand Paris Express ; il accueille également des espaces de commandement et de contrôle de l'exploitation, avec l'aménagement d'un poste de commandement centralisé. Ces équipements, construits dans le cadre de la réalisation du tronçon Noisy-Champs – Pont de Sèvres, sont dimensionnés pour pouvoir prendre en charge d'autres sections constitutives du réseau Grand Paris Express.

Le site de Vitry-sur-Seine a pour fonction d'assurer l'entretien de l'ensemble des infrastructures de la ligne de métro. Les équipements qui lui sont associés permettent de garantir la maintenance des voies, du système d'alimentation électrique ainsi que des équipements liés aux systèmes, aux gares et aux ouvrages d'art.

3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Sèvres

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SEVRES sur une longueur totale d'environ 270 mètres.

A l'Ouest, le futur réseau de transport public pénètre en souterrain sur le territoire communal, traversant en souterrain le parc nautique de l'île Monsieur, puis le quitte après avoir franchi la Seine.

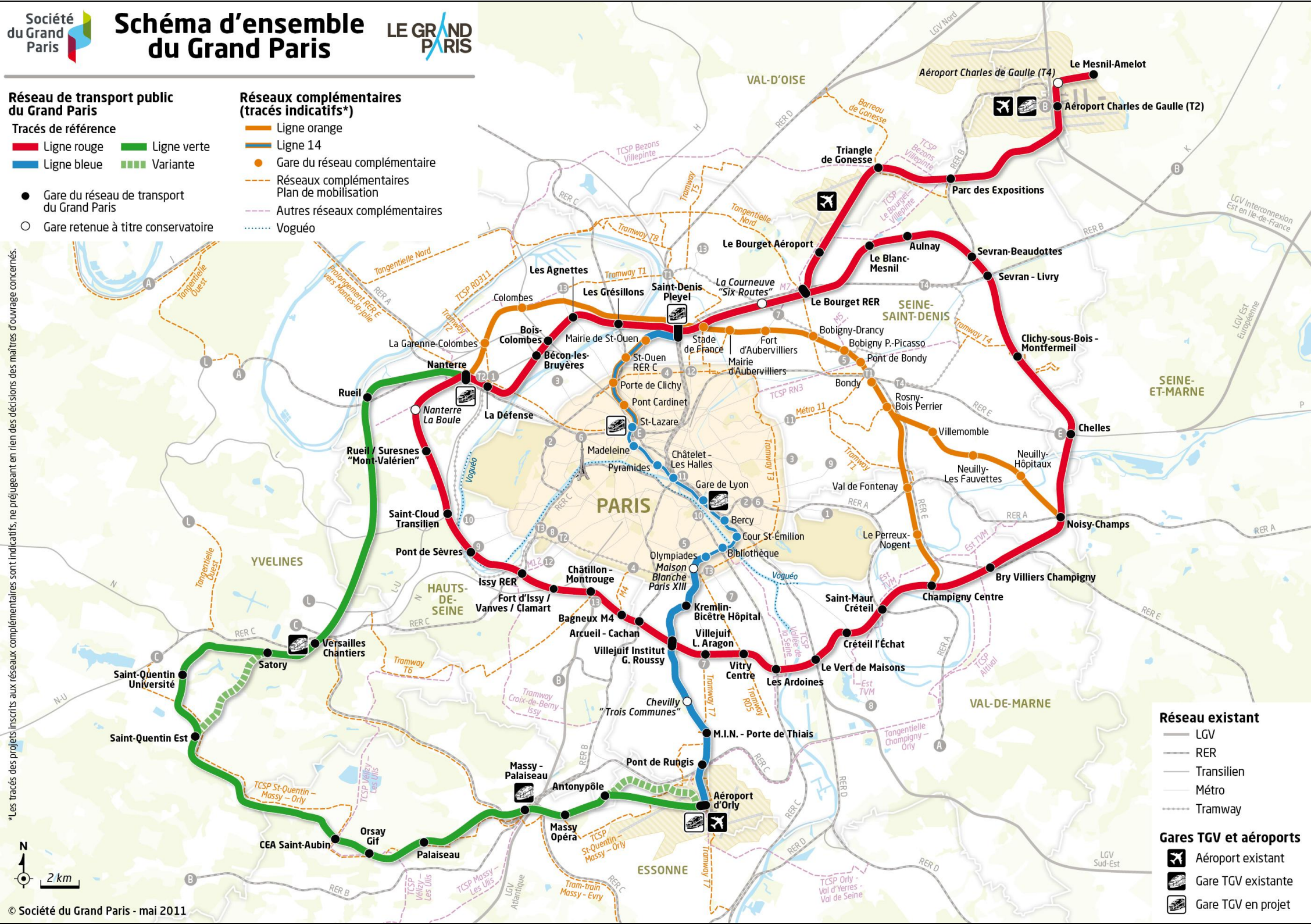
Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par une section courante de l'infrastructure en souterrain.
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe aux abords de la rue de Saint-Cloud.

Le projet est seulement implanté sur une zone naturelle du PLU de la ville de SEVRES.

² Un poste, ou ouvrage d'épuisement est destiné à recueillir les eaux d'infiltration du tunnel pour les rejeter dans le réseau d'assainissement local, c'est le point le plus bas du tracé.

³ Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fourni par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.



4 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune

4.1 Les documents supra-communaux

4.1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé par décret le 26 avril 1994, s'applique sur le territoire communal.

Rappelons que celui-ci a été mis en révision conformément au décret du 31 août 2005. La procédure a abouti à un projet adopté par le conseil Régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008, qui n'a toutefois pas fait l'objet d'un décret d'approbation en conseil d'Etat.

Le SDRIF de 1994 demeure donc le document de référence réglementaire dans les conditions fixées par l'article L 141-1 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité du PLU ne remettent pas en cause la compatibilité de ce dernier avec le SDRIF.

4.1.2 Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

La ville de SEVRES fait partie du périmètre du **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Coteaux et du Val de Seine**, approuvé le 26 novembre 2009.

Sur la commune, les dispositions du SCoT sont compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Enfin, les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité du PLU ne remettent pas en cause la compatibilité de ce dernier avec le SCoT.

4.2 Le PLU en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : la zone traversée

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SEVRES sur une longueur totale d'environ 270 mètres.

Rappelons que le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe aux abords de la rue de Saint-Cloud.

Le projet est seulement implanté sur une zone naturelle du PLU de la ville de SEVRES : **la zone N et le secteur Ne.**

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « **zone naturelle ou peu équipée, à protéger du fait de la qualité du site et du paysage.** La zone comprend un sous-secteur Ne qui permet l'implantation d'équipements publics ou d'intérêt général ».

Notons que, malgré son appartenance à une zone naturelle, le secteur Ne qui couvre le parking du Musée de Sèvres et le parc nautique de l'Ile Monsieur, ne protège aucun milieu naturel et que l'implantation en surface de l'ouvrage annexe n'aura, dans ce domaine, aucune incidence.

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

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

4.2.3 Les contraintes réglementaires

4.2.3.1 Les servitudes d'utilité publique

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par sept servitudes d'utilité publique :

- Monument historique classé et périmètre de protection de 500 m de rayon.
- Monument historique inscrit et périmètre de protection de 500 m de rayon.
- Site inscrit.
- Site classé.
- Emprises ferroviaires en bordure desquelles s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer.
- Servitude de marchepied (largeur 3,25 m).
- Emissaire Sèvres-Achères.

Toutefois, seules les servitudes imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol sont à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain.

Néanmoins, pour les ouvrages annexes, les servitudes de surface sont également à prendre en compte.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

4.2.3.2 Les autres contraintes réglementaires

Celles-ci sont les suivantes :

- Classement acoustique des infrastructures de transports terrestres en application de l'arrêté préfectoral n°2000-147 du 23/05/2000. Il s'agit de la RD 7 et de la ligne du Tram Val de Seine pour lesquels sont définis des largeurs maximales des secteurs affectés par le bruit de 250 m et de 10 m.
- Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Seine dans les Hauts-de-Seine à Sèvres annexé à l'arrêté du 9 janvier 2004. Ce document opposable définit une zone A (rouge) qui est une zone de forts aléas et zone à préserver pour la capacité de stockage de la crue.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- Droit de préemption urbain sur l'ensemble du territoire communal en application de l'article L.211-1 du Code de l'urbanisme (délibération du conseil municipal du 11/09/87).

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces contraintes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport du Grand Paris.

Il est à noter que le dossier de PLU comporte un plan de protection du patrimoine naturel et urbain qui porte mention sur les parties de la commune traversées par le projet de trois éléments :

- Monument historique classé ou inscrit et périmètre de protection de 500 m de rayon.
- Parcours à travers le patrimoine architectural ou végétal.
- Points de vue remarquable.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport du Grand Paris.

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le PADD est établi sur la base de trois orientations majeures qui sont :

- « Une ville pour tous ».
- « Une ville active ».
- « Une ville accueillante ».

La première partie (« Une ville pour tous ») évoque « la volonté de maîtrise des déplacements automobile »

Pour la ville de SEVRES, « il convient aujourd'hui de conforter les principaux pôles d'emplois existants [...] et améliorer leur insertion urbaine » notamment par une politique d'aménagement du territoire visant le renforcement de la « desserte en transports en commun ».

Bien qu'il ne soit jamais évoqué, **le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de SEVRES.**

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne concerne aucune des orientations particulières d'aménagement définies dans le PLU. Il n'y a donc pas lieu, ici également, de faire évoluer cette pièce.

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR DE LA VILLE DE SEVRES
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



Nota : les éléments de projet figurés sur le plan sont des symboles ne donnant aucune indication de surface.

4.3 Mise en compatibilité du règlement d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de SEVRES au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- **Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet.**
- **La réécriture de 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 afin d'autoriser le projet dans toutes ses composantes.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité

L'article R. 123-9 du code de l'urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « **constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif** » dont font partie le projet et ses différentes composantes. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le code ne donne aucune définition de la notion de « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ». Le PLU de SEVRES ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, dans le chapitre « 5.3. Les transports en commun » sera inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend :

- Le réseau de transport public du Grand Paris (lignes rouge, bleue et verte : environ 165 km de ligne), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.
- La ligne orange (environ 40 km), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville de SEVRES

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SEVRES sur une longueur totale d'environ 270 mètres.

A l'Ouest, le futur réseau de transport public pénètre en souterrain sur le territoire communal, traversant en souterrain le parc nautique de l'île Monsieur, puis le quitte après avoir franchi la Seine.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par une section courante de l'infrastructure en souterrain.
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe aux abords de la rue de Saint-Cloud.

Le projet est seulement implanté sur une zone naturelle du PLU de la ville de SEVRES.

Exposé des motifs des changements apportés*

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Le plan de zonage 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. Le plan de zonage a été analysé afin d'identifier et si besoin 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 (RTGP) ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;
- L'article 5 afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présentes en surface ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de 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 RTGP 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 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;
- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au RTGP 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 RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du RTGP présents en surface ;
- L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaires au RTGP, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

* **Nota :** En application de l'article R. 123-2 du code de l'urbanisme, modifié par le décret n° 2013-142 du 14 février 2013 pris pour l'application de l'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012, l'exposé des motifs des changements apportés, présenté en deuxième partie du Procès-Verbal de la réunion (au sein des parties « 1) L'impact du projet sur la commune » et « 2) Modifications apportées »), est intégré au rapport de présentation du PLU.

4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Compte tenu des caractéristiques propres du projet et de la rédaction du règlement du document d'urbanisme en vigueur, les évolutions prendront le caractère suivant :

- Les articles 1 (« Occupations et utilisations du sol interdites ») et 2 (« Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ») de la zone traversée, seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour lever les interdictions pouvant peser sur les différentes composantes du projet (notamment les affouillements et les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement nécessitées par la gestion du réseau de transport public du Grand Paris).
- Pour la zone où sera localisé l'ouvrage technique annexe⁴, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet et proposer des dispositions spécifiques pour les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » :
 - L'article 5 « Caractéristiques des terrains ».
 - L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
 - L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
 - L'article 9 « Emprise au sol ».
 - L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
 - L'article 12 « Stationnements et espaces libres ».
 - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».
 - L'article 14 « Coefficient d'Occupation du Sol ».

Le tableau aux pages suivantes décrit ces évolutions (les compléments sont indiqués en rouge et soulignés).

⁴ Rappelons qu'il s'agit des bouches d'aération, puits de ventilation, puits de secours, postes de redressement, sous-stations électriques, etc.

	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	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 » (pas de lexique, aucune mention dans les articles 1 et 2). 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.	

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
N et secteur Ne	Art. 1	L'article N 1 interdit : « 1.3. Les exhaussements et affouillements du sol à l'exception de ceux indispensables pour la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation du sol autorisé. 1.4. Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant au titre de l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaire à des travaux de construction. » Les articles 1.3 et 1.4 sont similaires dans leurs objectifs et interdisent les exhaussements et affouillements qui ne seraient pas nécessaires aux occupations ou utilisation du sol autorisées à l'article 2. Il convient donc de vérifier que l'article 2 autorise bien le projet ou de le compléter en ce sens pour que les affouillements liés au projet ne soient pas interdits à l'article 1. Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.	/
	Art. 2	Aucun des alinéas de l'article 2 n'autorise de près ou de loin les constructions et installations nécessaires au projet. Etant en zone N où l'encadrement des occupations du sol est très strict, il est donc nécessaire de les autoriser explicitement, autorisant du même coup les affouillements qui lui sont liés. 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.	Un nouvel alinéa est donc ajouté en fin de l'article 2 : <u>« 2.9. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. ».</u> *
	Art. 5	L'article N 5 indique : « Sans objet » Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.	/
	Art. 6	L'article N 6 indique : « A l'exception des plantations et des clôtures, aucune occupation du sol ni du sous-sol n'est autorisée à moins de 6 mètres de l'axe des voies et emprises publiques ». L'article N 6 interdit toute occupation du sol et du sous-sol dans une bande de 6 m par rapport à l'axe des voies et emprises publiques. Cette disposition peut s'avérer incompatible avec les contraintes d'implantation du tracé en souterrain qui traverse cette zone, mais aussi pour les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours...). Il convient donc d'adapter cette disposition au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	L'article N6 est complété de la manière suivante : ** « A l'exception des plantations et des clôtures, <u>ainsi que des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u>, aucune occupation du sol ni du sous-sol n'est autorisée à moins de 6 mètres de l'axe des voies et emprises publiques. <u>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 mètre au minimum. »</u>
	Art. 7	L'article N 7 indique : « La distance minimale de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives doit être au moins égale à 6 mètres. » Les dispositions arrêtées par l'article 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...). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	Un nouveau paragraphe est inséré à la fin de l'article N 7 : <u>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 mètre au minimum. »</u>

* La mise en compatibilité du PLU de Sèvres avec le projet d'aménagement de la RD7 a créé un alinéa 2.9. Cette évolution du document suppose d'insérer la modification du règlement de la zone N, portée par la présente procédure, en 2.10.

** La modification de l'article 6 de la zone N a été intégrée à la demande de la ville, émise lors de la réunion d'examen conjoint.

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
N et secteur Ne	Art. 9	L'article N 9 indique : « Pour le sous secteur Ne, l'emprise au sol des constructions est limitée à 10% de la surface parcellaire ». 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. Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <u>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100% ».</u>
	Art. 10	L'article N 10 indique : « La hauteur des constructions ne peut dépasser 15 mètres au faîtage. » Cette disposition laisse une marge de hauteur suffisante pour les installations visées. Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.	/
	Art. 12	L'article N 12 indique : « Le stationnement des véhicules doit être assuré en dehors des voies publiques et correspondre aux besoins des équipements desservis. Il est obligatoire de réaliser des aires de stationnement pour vélos. » Les dispositions de l'article 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.	/
	Art. 13	L'article N 13 indique : « 13.1. Les parties de terrain non aménagées doivent être traitées en espaces verts plantés d'arbres avec le maximum possible de plantations d'essences forestières à haute tige. Ils peuvent comprendre des espaces de stationnement et d'infrastructures, nécessaires à la desserte des équipements éventuellement autorisés. Les projets doivent être étudiés dans le sens d'une conservation maximale des plantations existantes. 13.2. Les arbres ou alignements d'arbres identifiés au document « Plan de Protection du Patrimoine Naturel et Urbain » devront être préservés. Toutefois, il pourra être autorisé un entretien des arbres et le cas échéant une coupe pour des raisons de sécurité des riverains ou phytosanitaires. » Les éléments de projet implantés dans cette zone respecteront les dispositions de cet article. Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.	/
	Art. 14	L'article N 14 indique : « Sans objet. » Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.	/

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1.

**Rapport de présentation
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sèvres

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 10 mai 2007

Document mis en compatibilité suite à la DUP du 20 décembre 2010 (aménagement de la RD7)

Les voies les plus empruntées sur la commune sont :

- La Grande Rue et l'Avenue de l'Europe (RD 910)
- la rue de Ville d'Avray - RD 407, axe de liaison Vaucresson – Ville d'Avray (14 517 véhicules / jour – *source CDES 2001*)
- la route du Pavé des Gardes (14 962 véhicules / jour – *source CDES 2001*)
- l'avenue de la Division Leclerc (RD 406 (11 647 véhicules / jour – *source CDES 2001*))
- la rue des Bruyères
- la rue des Binelles

Ces voies présentent des gabarits relativement bien adaptés à leur fonction, mais peuvent être source, dans leur configuration actuelle, d'insécurité, notamment pour les piétons. Leur caractère très "routier" peut également générer des effets "coupure" dévalorisant pour les résidents ou les commerces des quartiers traversés (Grande Rue, route du Pavé des Gardes...)

Hormis ces quelques voies structurantes, Sèvres présente un maillage viaire peu lisible et à la hiérarchie peu marquée. Les voies de desserte locale, au sein de chaque quartier, présentent souvent des gabarits très réduits qui rendent les déplacements difficiles. Ces difficultés sont accentuées par le relief qui multiplie les voies en côte. Les impasses sont également nombreuses, notamment sur le secteur des coteaux rive gauche. Elles sont liées à la présence de la forêt et sont souvent le prolongement de chemins forestiers. Enfin, on notera l'existence de nombreuses sentes, dont certaines sont ouvertes à la circulation mais très difficilement praticables.

5.3 Les transports en commun

5.3.1 Les transports en site propre

Sèvres dispose de quatre gares réparties sur son territoire :

- 2 gares SNCF sur les coteaux
 - Gare Sèvres / Ville d'Avray (ligne SNCF Paris Saint-Lazare / Versailles)
 - Gare Sèvres Rive Gauche (ligne SNCF Paris Montparnasse / Versailles)
- 2 gares RATP de tramway en bordure de Seine (T2 La Défense / Issy – Val de Seine)
 - Musée de Sèvres
 - Brimborion

Les gares Sèvres - Ville d'Avray et Rive Gauche sont fréquentées respectivement par 3500 et 2700 entrants par jour.

Les stations de tramway fonctionnent sur une plage horaire importante (de 5h49 à 0h45) pour une fréquence d'un tram toutes les 4 à 6 minutes en heures de pointe et toutes les 12 à 16 minutes dans les périodes les plus creuses (avant 6h30, après 20h30, dimanches et jours fériés). La ligne est empruntée par 66 000 passagers par jour depuis sa mise en service en 1997.

Dans ce secteur des Hauts de Seine, plusieurs projets de renforcement des infrastructures de transports en commun sont à l'étude et devraient sensiblement modifier leur usage :

- schéma de principe d'un transport en commun en site propre entre le tramway T2 du Pont de Saint-Cloud et la gare T2 de Meudon (approuvé par le STIF le 17 juin 2005)
- tramway Chatillon-Vélizy-Viroflay

Les liaisons piétonnes en direction des gares sont dans l'ensemble peu aisées. Les gares SNCF sont situées dans des secteurs relativement isolés et rendus difficiles d'accès par le relief ainsi que par l'étroitesse des trottoirs. Les sentes permettent quelque peu de désenclaver les gares, mais elles ne constituent pas nécessairement une trame complète à l'échelle de tous les quartiers.

Les stations de tramway sont particulièrement excentrées, notamment celle de Brimborion qui dispose d'un accès confidentiel à l'extrême sud-est de Sèvres. Elle n'est utilisée que par les habitants de la colline de Brimborion, éventuellement par certains actifs de la rue Troyon. Elle est davantage usitée pour la desserte des rives de Seine à Meudon. La gare Musée de Sèvres souffre de la complexité de circulation induite par l'échangeur du Pont de Sèvres.

5.3.2 Le réseau bus

Six lignes de bus RATP et le noctambus desservent Sèvres. Le secteur Pont de Sèvres concentre la majorité des lignes dirigées essentiellement vers Paris. Les coteaux sont en revanche très mal desservis.

A2.

Rapport de présentation Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sèvres

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 10 mai 2007
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 20 décembre 2010 (aménagement de la RD7)*

Les voies les plus empruntées sur la commune sont :

- La Grande Rue et l'Avenue de l'Europe (RD 910)
- la rue de Ville d'Avray - RD 407, axe de liaison Vaucresson – Ville d'Avray (14 517 véhicules / jour – *source CDES 2001*)
- la route du Pavé des Gardes (14 962 véhicules / jour – *source CDES 2001*)
- l'avenue de la Division Leclerc (RD 406 (11 647 véhicules / jour – *source CDES 2001*))
- la rue des Bruyères
- la rue des Binelles

Ces voies présentent des gabarits relativement bien adaptés à leur fonction, mais peuvent être source, dans leur configuration actuelle, d'insécurité, notamment pour les piétons. Leur caractère très "routier" peut également générer des effets "coupure" dévalorisant pour les résidents ou les commerces des quartiers traversés (Grande Rue, route du Pavé des Gardes...)

Hormis ces quelques voies structurantes, Sèvres présente un maillage viaire peu lisible et à la hiérarchie peu marquée. Les voies de desserte locale, au sein de chaque quartier, présentent souvent des gabarits très réduits qui rendent les déplacements difficiles. Ces difficultés sont accentuées par le relief qui multiplie les voies en côte. Les impasses sont également nombreuses, notamment sur le secteur des coteaux rive gauche. Elles sont liées à la présence de la forêt et sont souvent le prolongement de chemins forestiers. Enfin, on notera l'existence de nombreuses sentes, dont certaines sont ouvertes à la circulation mais très difficilement praticables.

5.3 Les transports en commun

5.3.1 Les transports en site propre

Sèvres dispose de quatre gares réparties sur son territoire :

- 2 gares SNCF sur les coteaux
 - Gare Sèvres / Ville d'Avray (ligne SNCF Paris Saint-Lazare / Versailles)
 - Gare Sèvres Rive Gauche (ligne SNCF Paris Montparnasse / Versailles)
- 2 gares RATP de tramway en bordure de Seine (T2 La Défense / Issy – Val de Seine)
 - Musée de Sèvres
 - Brimborion

Les gares Sèvres - Ville d'Avray et Rive Gauche sont fréquentées respectivement par 3500 et 2700 entrants par jour.

Les stations de tramway fonctionnent sur une plage horaire importante (de 5h49 à 0h45) pour une fréquence d'un tram toutes les 4 à 6 minutes en heures de pointe et toutes les 12 à 16 minutes dans les périodes les plus creuses (avant 6h30, après 20h30, dimanches et jours fériés). La ligne est empruntée par 66 000 passagers par jour depuis sa mise en service en 1997.

Dans ce secteur des Hauts de Seine, plusieurs projets de renforcement des infrastructures de transports en commun sont à l'étude et devraient sensiblement modifier leur usage :

- schéma de principe d'un transport en commun en site propre entre le tramway T2 du Pont de Saint-Cloud et la gare T2 de Meudon (approuvé par le STIF le 17 juin 2005)
- tramway Chatillon-Vélizy-Viroflay

Les liaisons piétonnes en direction des gares sont dans l'ensemble peu aisées. Les gares SNCF sont situées dans des secteurs relativement isolés et rendus difficiles d'accès par le relief ainsi que par l'étroitesse des trottoirs. Les sentes permettent quelque peu de désenclaver les gares, mais elles ne constituent pas nécessairement une trame complète à l'échelle de tous les quartiers.

Les stations de tramway sont particulièrement excentrées, notamment celle de Brimborion qui dispose d'un accès confidentiel à l'extrême sud-est de Sèvres. Elle n'est utilisée que par les habitants de la colline de Brimborion, éventuellement par certains actifs de la rue Troyon. Elle est davantage usitée pour la desserte des rives de Seine à Meudon. La gare Musée de Sèvres souffre de la complexité de circulation induite par l'échangeur du Pont de Sèvres.

5.3.2 Le réseau bus

Six lignes de bus RATP et le noctambus desservent Sèvres. Le secteur Pont de Sèvres concentre la majorité des lignes dirigées essentiellement vers Paris. Les coteaux sont en revanche très mal desservis.

5.3.3. Le réseau de transport « Grand Paris Express »

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend :

- Le réseau de transport public du Grand Paris (lignes rouge, bleue et verte : environ 165 km de ligne), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.
- La ligne orange (environ 40 km), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville de SEVRES

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SEVRES sur une longueur totale d'environ 270 mètres.

A l'Ouest, le futur réseau de transport public pénètre en souterrain sur le territoire communal, traversant en souterrain le parc nautique de l'île Monsieur, puis le quitte après avoir franchi la Seine.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par une section courante de l'infrastructure en souterrain.
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe aux abords de la rue de Saint-Cloud..

Le projet est seulement implanté sur une zone naturelle du PLU de la ville de SEVRES.

Exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Le plan de zonage 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. Le plan de zonage a été analysé afin d'identifier et si besoin 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 (RTGP) ;

- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;

- L'article 5 afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présentes en surface ;

- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de 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 RTGP 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 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;

- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au RTGP 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 RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;

- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du RTGP présents en surface ;

- L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaire du RTGP, et afin que celles-ci soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

B1.

Règlement d'urbanisme Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sèvres

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 10 mai 2007
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 20 décembre 2010 (aménagement de la RD7)*

N

Il s'agit d'une zone naturelle ou peu équipée, à protéger du fait de la qualité du site et du paysage.

La zone comprend un sous secteur Ne qui permet l'implantation d'équipements publics ou d'intérêt général.

RAPPELS :

- a) Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation.
Articles R 442-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- b) Les démolitions sont soumises au permis de démolir.
Articles R 430-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- c) Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés.
Article R 130-1 du Code de l'Urbanisme.

ART. N 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- 1.1. L'aménagement de terrain de camping et de caravanning ;
- 1.2. Les dépôts non couverts de ferrailles, matériaux, véhicules désaffectés, combustibles solides ou liquides, déchets (tels que pneus usés, vieux chiffons, ordures), ainsi que les entreprises de cassage de voitures.
- 1.3. Les exhaussement et affouillements du sol à l'exception de ceux indispensables pour la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation du sol autorisés ;
- 1.4. Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation au titre de l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction et d'aménagement ;
- 1.5. Les bâtiments à usage de bureaux, d'industrie et d'artisanat.
- 1.6. Les établissements hospitaliers et les cliniques ;
- 1.7. Les installations classées.
- 1.8. Dans les parties de la zone classée « espace boisé classé », tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol qui compromet la conservation, la protection ou la création de boisement.
- 1.9. Les bâtiments à usage d'habitation et leurs annexes à l'exception des logements de gardiennage.

ART. N 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

2.1. Les constructions et installations nécessaires à l'entretien et l'exploitation forestière.

2.2. En sous - secteur Ne, les constructions à vocation d'équipement public ou d'intérêt collectif (parc de Brimborion et île Monsieur).

2.3. Les affouillements et exhaussements de sol liés aux constructions autorisées dans la zone.

2.4. Dans le secteur de Brimborion, les constructions ne peuvent être autorisées qu'après accord technique de la Direction des Antiquités Préhistoriques d'Ile-de-France.

2.5. Dans les parties de la zone où figurent d'anciennes carrières, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part de l'Inspection Générale des Carrières. La construction peut, si elle est autorisée, être subordonnée à des conditions spéciales.

2.6. Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation du chemin de fer, dans les secteurs d'emprises ferroviaires identifiées au plan des Servitudes d'utilité publique.

2.7. Les activités portuaires, liées au transport de voyageurs.

2.8. Les installations nécessaires à l'exploitation d'ouvrage d'assainissement pluvial.

2.9. L'ensemble des constructions et installations divers lié aux infrastructures ainsi que les équipements liés (pistes cyclables, trottoirs, chemins piétonniers ...).

Rappel :

A l'intérieur de la zone où figurent les terrains inondables définis par le PPRI approuvé le 9 janvier 2004, les permis de construire peuvent être soumis à l'observation de règles techniques spéciales ou être refusés en application des dispositions de l'article R. 111-2 du Code de l'Urbanisme.

ART. N 3 - ACCES - VOIRIE**Accessibilité des voiries ouvertes à la circulation publique, aux handicapés et aux personnes à mobilité réduite**

Dans l'attente de la parution des décrets relatifs à la loi 2005-102 du 11 février 2005, il est rappelé que la création ou l'aménagement des voiries ouvertes au public doivent respecter les prescriptions stipulées aux décrets n°99-756, n°99-757 et à l'arrêté du 31 août 1999.

Dispositions générales

Pour être constructible, un terrain doit être accessible depuis une voie publique, ou privée carrossable, dont les caractéristiques, ainsi que celles des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences minimales de sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Lorsque des voies nouvelles se terminent en impasse, celles-ci doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

ART. N 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX**4.1. Eau**

Le branchement sur le réseau d'eau existant est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.

4.2. Assainissement**4.2.1. Eaux usées**

Le branchement sur le réseau existant est obligatoire. Pour l'habitat fluvial, aucun rejet ne devra être réalisé sans traitement préalable dans la Seine.

4.2.2. Eaux pluviales

Le débit de rejet au réseau ne doit pas être supérieur à 2litres/seconde/Ha.

Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales conformément aux articles 640 et 641 du Code Civil :

- Tout aménagement réalisé sur un terrain doit garantir l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau collecteur conformément aux caractéristiques de ce réseau.

- En l'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

4.2.3. A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.

4.2.4. Tous raccordements aux réseaux publics doivent être exécutés suivant les prescriptions d'un arrêté municipal d'autorisation pris à la suite d'une demande spéciale présentée par les propriétaires des immeubles intéressés.

ART. N 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Sans objet

ART. N 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

A l'exception des plantations et des clôtures, aucune occupation du sol ni du sous-sol n'est autorisée à moins de 6 mètres de l'axe des voies et emprises publiques.

ART. N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

La distance minimale de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives doit être au moins égale à 6 mètres.

ART. N 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Il n'est pas fixé de règle.

ART. N 9 - EMPRISE AU SOL

Pour le sous secteur Ne, l'emprise au sol des constructions est limitée à 10% de la surface parcellaire.

ART. N 10 - HAUTEUR MAXIMUM

La hauteur des constructions ne peut dépasser 15 mètres au faîtage.

ART. N 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

11.1. Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents ni sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures.

11.2. Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

11.3. Les terrains bâtis ou non et les constructions de toute nature, lorsqu'elles existent, doivent être convenablement entretenues pour ne pas porter atteinte à la qualité du site.

11.4. La hauteur maximale des clôtures sur limites séparatives est de 2,2 mètres. Les clôtures seront obligatoirement composées de haies végétales, éventuellement doublées de dispositifs à claire-voie qui devra être invisible depuis l'espace public.

ART. N 12 - STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules doit être assuré en dehors des voies publiques et correspondrent aux besoins des équipements desservis. Il est obligatoire de réaliser des aires de stationnement pour vélos.

ART. N 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1. Les parties de terrain non aménagées doivent être traitées en espaces verts plantés d'arbres avec le maximum possible de plantations d'essences forestières à haute tige. Ils peuvent comprendre des espaces de stationnement et d'infrastructures, nécessaires à la desserte des équipements éventuellement autorisés.

Les projets doivent être étudiés dans le sens d'une conservation maximale des plantations existantes.

13.2. Les arbres ou alignements d'arbres identifiés au document « Plan de Protection du Patrimoine Naturel et Urbain » devront être préservés. Toutefois, il pourra être autorisé un entretien des arbres et le cas échéant une coupe pour des raisons de sécurité des riverains ou phytosanitaires.

ART. N 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS (C.O.S.)

Sans objet.

B2.

Règlement d'urbanisme Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sèvres

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 10 mai 2007

Document mis en compatibilité suite à la DUP du 20 décembre 2010 (aménagement de la RD7)

N

Il s'agit d'une zone naturelle ou peu équipée, à protéger du fait de la qualité du site et du paysage.

La zone comprend un sous secteur Ne qui permet l'implantation d'équipements publics ou d'intérêt général.

RAPPELS :

- a) Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation.
Articles R 442-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- b) Les démolitions sont soumises au permis de démolir.
Articles R 430-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- c) Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés.
Article R 130-1 du Code de l'Urbanisme.

ART. N 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

1.1. L'aménagement de terrain de camping et de caravanning ;

1.2. Les dépôts non couverts de ferrailles, matériaux, véhicules désaffectés, combustibles solides ou liquides, déchets (tels que pneus usés, vieux chiffons, ordures), ainsi que les entreprises de cassage de voitures.

1.3. Les exhaussement et affouillements du sol à l'exception de ceux indispensables pour la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation du sol autorisés ;

1.4. Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation au titre de l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction et d'aménagement ;

1.5. Les bâtiments à usage de bureaux, d'industrie et d'artisanat.

1.6. Les établissements hospitaliers et les cliniques ;

1.7. Les installations classées.

1.8. Dans les parties de la zone classée « espace boisé classé », tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol qui compromet la conservation, la protection ou la création de boisement.

1.9. Les bâtiments à usage d'habitation et leurs annexes à l'exception des logements de gardiennage.

ART. N 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

- 2.1. Les constructions et installations nécessaires à l'entretien et l'exploitation forestière.
- 2.2. En sous - secteur Ne, les constructions à vocation d'équipement public ou d'intérêt collectif (parc de Brimborion et île Monsieur).
- 2.3. Les affouillements et exhaussements de sol liés aux constructions autorisées dans la zone.
- 2.4. Dans le secteur de Brimborion, les constructions ne peuvent être autorisées qu'après accord technique de la Direction des Antiquités Préhistoriques d'Ile-de-France.
- 2.5. Dans les parties de la zone où figurent d'anciennes carrières, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part de l'Inspection Générale des Carrières. La construction peut, si elle est autorisée, être subordonnée à des conditions spéciales.
- 2.6. Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation du chemin de fer, dans les secteurs d'emprises ferroviaires identifiées au plan des Servitudes d'utilité publique.
- 2.7. Les activités portuaires, liées au transport de voyageurs.
- 2.8. Les installations nécessaires à l'exploitation d'ouvrage d'assainissement pluvial.
- 2.9. L'ensemble des constructions et installations divers lié aux infrastructures ainsi que les équipements liés (pistes cyclables, trottoirs, chemins piétonniers ...).

2.10. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Rappel :

A l'intérieur de la zone où figurent les terrains inondables définis par le PPRI approuvé le 9 janvier 2004, les permis de construire peuvent être soumis à l'observation de règles techniques spéciales ou être refusés en application des dispositions de l'article R. 111-2 du Code de l'Urbanisme.

ART. N 3 - ACCES - VOIRIE

Accessibilité des voiries ouvertes à la circulation publique, aux handicapés et aux personnes à mobilité réduite

Dans l'attente de la parution des décrets relatifs à la loi 2005-102 du 11 février 2005, il est rappelé que la création ou l'aménagement des voiries ouvertes au public doivent respecter les prescriptions stipulées aux décrets n°99-756, n°99-757 et à l'arrêté du 31 août 1999.

Dispositions générales

Pour être constructible, un terrain doit être accessible depuis une voie publique, ou privée carrossable, dont les caractéristiques, ainsi que celles des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences minimales de sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Lorsque des voies nouvelles se terminent en impasse, celles-ci doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

ART. N 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1. Eau

Le branchement sur le réseau d'eau existant est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. Eaux usées

Le branchement sur le réseau existant est obligatoire. Pour l'habitat fluvial, aucun rejet ne devra être réalisé sans traitement préalable dans la Seine.

4.2.2. Eaux pluviales

Le débit de rejet au réseau ne doit pas être supérieur à 2litres/seconde/Ha.

Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales conformément aux articles 640 et 641 du Code Civil :

- Tout aménagement réalisé sur un terrain doit garantir l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau collecteur conformément aux caractéristiques de ce réseau.

- En l'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

4.2.3. A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.

4.2.4. Tous raccordements aux réseaux publics doivent être exécutés suivant les prescriptions d'un arrêté municipal d'autorisation pris à la suite d'une demande spéciale présentée par les propriétaires des immeubles intéressés.

ART. N 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Sans objet

ART. N 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

A l'exception des plantations et des clôtures, ainsi que des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, aucune occupation du sol ni du sous-sol n'est autorisée à moins de 6 mètres de l'axe des voies et emprises publiques.

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 mètre au minimum.

ART. N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

La distance minimale de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives doit être au moins égale à 6 mètres.
Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 mètre au minimum.

ART. N 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Il n'est pas fixé de règle.

ART. N 9 - EMPRISE AU SOL

Pour le sous secteur Ne, l'emprise au sol des constructions est limitée à 10% de la surface parcellaire.
Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100%.

ART. N 10 - HAUTEUR MAXIMUM

La hauteur des constructions ne peut dépasser 15 mètres au faîtage.

ART. N 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

11.1. Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents ni sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures.

11.2. Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

11.3. Les terrains bâtis ou non et les constructions de toute nature, lorsqu'elles existent, doivent être convenablement entretenues pour ne pas porter atteinte à la qualité du site.

11.4. La hauteur maximale des clôtures sur limites séparatives est de 2,2 mètres. Les clôtures seront obligatoirement composées de haies végétales, éventuellement doublées de dispositifs à claire-voie qui devra être invisible depuis l'espace public.

ART. N 12 - STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules doit être assuré en dehors des voies publiques et correspondre aux besoins des équipements desservis. Il est obligatoire de réaliser des aires de stationnement pour vélos.

ART. N 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1. Les parties de terrain non aménagées doivent être traitées en espaces verts plantés d'arbres avec le maximum possible de plantations d'essences forestières à haute tige. Ils peuvent comprendre des espaces de stationnement et d'infrastructures, nécessaires à la desserte des équipements éventuellement autorisés.

Les projets doivent être étudiés dans le sens d'une conservation maximale des plantations existantes.

13.2. Les arbres ou alignements d'arbres identifiés au document « Plan de Protection du Patrimoine Naturel et Urbain » devront être préservés. Toutefois, il pourra être autorisé un entretien des arbres et le cas échéant une coupe pour des raisons de sécurité des riverains ou phytosanitaires.

ART. N 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS (C.O.S.)

Sans objet.



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr