

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
TRONÇON PONT-DE-SÈVRES < > NOISY – CHAMPS (LIGNE ROUGE - 15 SUD)

PIÈCE **1.1.21**

Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme

Plan d'Occupation des Sols de **Champs-sur-Marne**

Sommaire

| | | | |
|----------|---|-----------|--|
| 1 | Préambule | 5 | |
| 2 | Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme | 8 | |
| 2.1 | La mise en compatibilité | 10 | |
| 2.1.1 | Définition | 10 | |
| 2.1.2 | Champ d'application | 10 | |
| 2.1.3 | Objet | 10 | |
| 2.2 | Le déroulement de la procédure | 10 | |
| 2.3 | Le contenu du dossier de mise en compatibilité | 11 | |
| 2.4 | Textes régissant la procédure de mise en compatibilité | 11 | |
| 2.4.1 | Article L. 123-16 | 11 | |
| 2.4.2 | Article R. 123-23 | 12 | |
| 2.4.3 | Autres dispositions | 12 | |
| 2.5 | Evaluation environnementale de la mise en compatibilité | 12 | |
| 3 | Présentation générale du projet et de son contexte | 14 | |
| 3.1 | Le contexte administratif du projet | 16 | |
| 3.1.1 | Généralités | 16 | |
| 3.1.2 | État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département de la Seine-et-Marne | 16 | |
| 3.2 | Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique | 16 | |
| 3.2.1 | Le programme d'ensemble | 16 | |
| 3.2.2 | Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres | 18 | |
| 3.2.3 | Présentation technique du projet | 18 | |
| 3.2.4 | Présentation du projet sur la ville de Champs-sur-Marne | 19 | |
| 4 | Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune | 22 | |
| 4.1 | Les documents supra-communaux | 24 | |
| 4.1.1 | Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) | 24 | |
| 4.1.2 | Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) | 24 | |
| 4.2 | Le POS en vigueur | 24 | |
| 4.2.1 | Le plan de zonage : la zone traversée | 24 | |
| 4.2.2 | Autres éléments figurant sur le plan de zonage | 25 | |
| 4.2.3 | Les contraintes réglementaires | 25 | |
| 4.3 | Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné | 27 | |
| 4.3.1 | Les principes retenus pour la mise en compatibilité | 27 | |
| 4.3.2 | Compléments au rapport de présentation induits par le projet | 27 | |
| 4.3.3 | Evolutions du règlement induites par le projet | 28 | |
| 5 | Extraits des documents d'urbanisme de la commune | 32 | |
| 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 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE, en Seine-et-Marne, 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 POS approuvé de la commune de CHAMPS-SUR-MARNE ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

Le POS approuvé de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE ne s'applique pas à la totalité de son territoire communal, mais uniquement à la ville « ancienne ». Les secteurs de la « ville nouvelle »¹ sont régis par des zones d'aménagement concerté (ZAC), zones qui possèdent leurs propres règles, indépendantes de celles du POS

En effet, la ville de CHAMPS-SUR-MARNE est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 novembre 1999.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions : une modification en 2000 et deux mises à jour en 2003 et 2007.

Ainsi, malgré ses diverses évolutions postérieures, le document d'urbanisme de CHAMPS-SUR-MARNE ayant été institué avant 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), il conserve sa spécificité quant à son contenu qui reste régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme, dans sa rédaction antérieure à la loi SRU. Il produit toutefois les mêmes effets qu'un PLU et obéit au même régime juridique.

Nota : Le POS de Champs-sur-Marne fait l'objet d'une procédure de révision totale en vue de l'élaboration d'un PLU, prescrite par délibération du Conseil Municipal du 18 mai 2009.

La ville de CHAMPS-SUR-MARNE fait partie également du périmètre du **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val Maubuée**, lancé par la

¹ Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la région parisienne, établi en 1965, a décidé la création de 5 villes nouvelles autour de l'agglomération parisienne pour aménager sa croissance. Le programme se déroule dans le cadre juridique de l'Opération d'Intérêt National (OIN) qui permet à l'Etat d'avoir la main mise totale en matière d'urbanisme sur le territoire concerné. Au niveau local, pour chaque ville nouvelle, sont mis en place des Etablissements Publics d'Aménagements (EPA) chargés de gérer les constructions et l'urbanisation sur les territoires concernés, appliquant ainsi sur le terrain les volontés de l'Etat.

délibération du Comité Syndical du 26 juin 2008 et en cours d'élaboration, afin de succéder au Schéma Directeur Local en vigueur. Pour rappel, conformément aux textes, le Schéma Directeur Local (SDL) du Val Maubuée est devenu caduc le 31 décembre 2012.

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 POS de la commune de Champs-sur-Marne a fait l'objet d'une procédure de modification simplifiée, approuvée par le Conseil Municipal le 11 février 2013, portant sur la suppression de l'emplacement réservé (ER) n°2. Cette procédure d'évolution a porté sur des dispositions qui ne sont pas concernées par la présente procédure de mise en compatibilité. 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 textes², 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 CHAMPS-SUR-MARNE. **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 POS approuvé de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE. 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 POS 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 POS approuvé de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE 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.

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

² 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 ».

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 POS de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE.

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du POS de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE 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 POS. 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 et précisant dans quelle mesure la préservation de l'environnement est prise en compte dans le projet de mise en compatibilité du POS au regard de la nouvelle opération. 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 POS 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 POS** 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 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 de la Seine-et-Marne

Dans le département de la Seine-et-Marne, une seule commune est concernée par le projet : CHAMPS-SUR-MARNE.

La ville de CHAMPS-SUR-MARNE est impliquée à double titre par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- D'une part, la mise en compatibilité de son POS.
- D'autre part, les emprises du réseau de transport public du Grand Paris traversent en partie la Zone d'Aménagement Concerté « *Rû de Nesles* ». Or, la ville de CHAMPS-SUR-MARNE étant toujours dotée d'un POS, la ZAC ayant elle-même été approuvée avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, celle-ci fait également l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de son Plan d'Aménagement de Zone, conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme.

On rappellera que CHAMPS-SUR-MARNE est également couverte par le Schéma Directeur Local (SDL) du Val Maubuée en vigueur. Ce document sera remplacé par le SCoT du Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val Maubuée, lancé par la délibération du Comité Syndical du 26 juin 2008 et en cours d'élaboration. Pour rappel, conformément aux textes, le Schéma Directeur Local est devenu caduc au 31 décembre 2012. [A noter que les dispositions du SCOT, dont l'approbation est attendue dans le courant de l'année 2013, sont compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris.](#)

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.

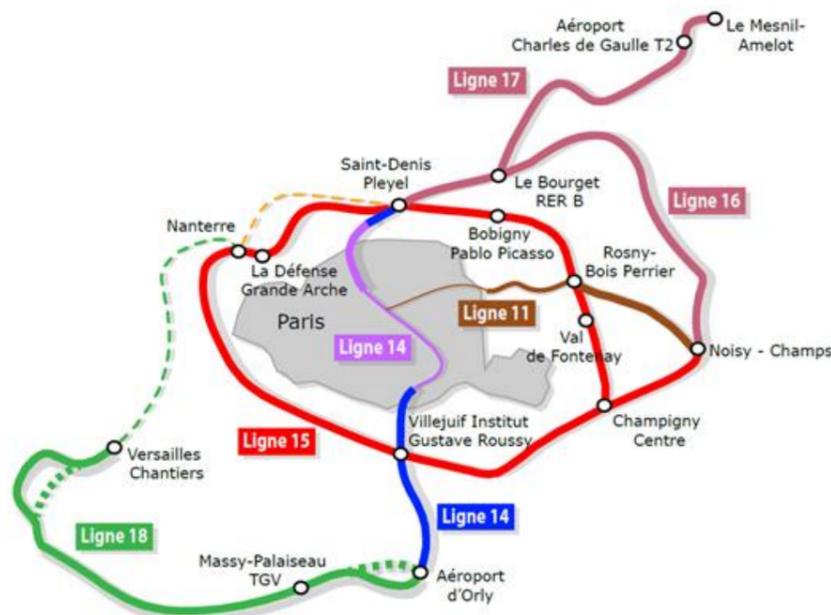
Les deux maîtres d'ouvrage, Société du Grand Paris et STIF, favorisent les choix de conception de nature à préserver l'avenir et à autoriser des évolutions dans la structure d'exploitation du réseau. Ces choix de conception amènent à identifier des dispositions dites d'« interopérabilité », qui concernent 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 recombinaison.

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 »

3.2.2 Le 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.

3.2.3 Présentation 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 règlementaires 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 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'épuisement³ 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 redressement⁴ 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 Champs-sur-Marne

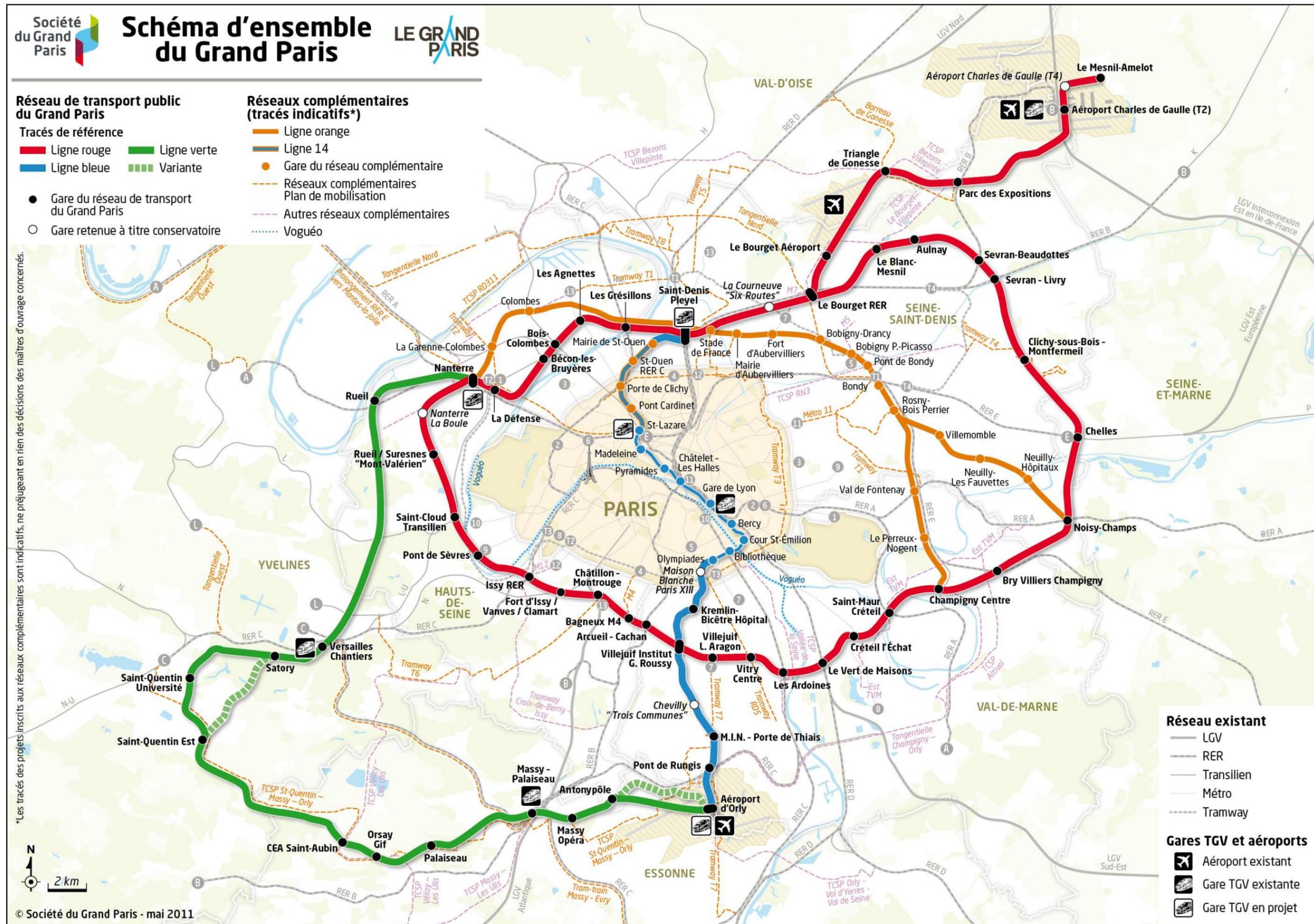
La commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concernée par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur la partie Ouest du territoire communal, ainsi que par une partie des emprises de la gare de Noisy-Champs.

La future gare de « Noisy-Champs » sera localisée entre le boulevard Archimède et le boulevard Newton (à proximité du rond-point du boulevard du Rû de Nesles).

Enfin, un ouvrage technique annexe souterrain d'importance (gare terminus), ainsi qu'un ouvrage technique annexe, seront également implantés en parallèle de la section souterraine courante.

³ 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.

⁴ Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fournit par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.



Le programme : le réseau Grand Paris Express

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.

Sur la commune, les dispositions du SDRIF concernant le réseau routier et « *les échanges intercommunaux en grande couronne* » font apparaître un projet de voirie de l'A103 (liaison A4/RN34) qui n'est pas remis en question par le projet du réseau de transport public du Grand Paris et notamment par la réalisation de la future gare de Noisy-Champs. En effet, bien que l'emprise de la gare en surface empiète sur le terrain dédié au projet de voirie, la faisabilité de la liaison A4/RN34 ne sera pas remise en cause car le projet laisse une largeur supérieure à 30 m, suffisante pour sa réalisation.

En l'espèce, pour ce projet de voirie, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ce dernier, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 mètres), si bien qu'il ne remet nullement en cause ce projet.

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

Par ailleurs, les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité du POS 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 CHAMPS-SUR-MARNE fait partie du périmètre du **Schéma Directeur Local (SDL) du Val Maubuée**. Celui-ci est devenu caduc au 31 décembre 2012.

Par ailleurs, un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val Maubuée, lancé par la délibération du Comité Syndical du 26 juin 2008 est en cours d'élaboration, afin de succéder au Schéma Directeur Local en vigueur.

A noter que les dispositions du SCOT, dont l'approbation est attendue dans le courant de l'année 2013, sont compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

4.2 Le POS en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : la zone traversée

La commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concernée par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur la partie Ouest du territoire communal, ainsi que par une partie des emprises de la gare de Noisy-Champs.

Toutefois, seules les emprises en surface de la gare concernent le POS de CHAMPS-SUR-MARNE, l'infrastructure en souterrain, un ouvrage annexe d'importance (gare terminus du réseau) et un ouvrage technique annexe étant implantés dans une zone régie par la Zone d'Aménagement Concerté du « *Rû de Nesles* », créée à l'initiative de l'Etat, par le biais la Société pour l'Équipement de la Seine-et-Marne et approuvée le 19 juin 1972.

La ville de CHAMPS-SUR-MARNE étant toujours dotée d'un POS et la ZAC ayant elle-même été approuvée avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, celle-ci doit faire l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de son plan d'aménagement de zone, conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme, si la nécessité s'en fait sentir.

Après examen des pièces du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ), il est donc apparu nécessaire de la mettre en compatibilité, un dossier spécifique a donc été établi conjointement au dossier de mise en compatibilité du POS.

L'infrastructure en souterrain impacte également l'emplacement réservé n°1 au profit de l'Etat pour la réalisation du projet de voirie A103 (liaison A4/RN34). Cet emplacement réservé n'est pas zoné dans le POS.

De même, la future émergence de la gare de Noisy-Champs figure en zone UY du POS de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE.

Cette gare sera localisée entre le boulevard Archimède et le boulevard Newton (à proximité du rond-point du boulevard du Rû de Nesles).

Le règlement d'urbanisme précise le caractère de la zone UY : « *Il s'agit des emprises du domaine du Réseau Express Régional (RER) et de ses annexes techniques, dont la vocation est confirmée* ».

Pour le périmètre non zoné, ni le rapport de présentation ni le règlement ni aucun autre élément ne permettent de déterminer le classement des terrains concernés, **on est en présence d'une « zone blanche » dans laquelle aucune règle du POS n'est opposable. Conformément aux textes et à la jurisprudence, c'est le Règlement National d'Urbanisme qui s'y applique⁵.**

⁵ CE, 10 novembre 2006, Cne de PLANGUENOUIL, req. 279973 et CE, 7 octobre 1994, Ministre d'Etat, Ministre de l'Équipement et du Logement, req. n°116330.

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'emplacement réservé au profit de l'Etat pour la réalisation du projet de voirie de l'A103 (liaison A4/RN34) situé au sud de la future gare de Noisy-Champs n'est pas impacté par le projet de transport public du Grand Paris qui se développe exclusivement sur la zone UY du POS de la ville.

Par contre, l'emplacement réservé au profit de l'Etat pour la réalisation du projet de voirie de l'A 103 (liaison A4/RN34) situé au nord de la future gare de Noisy-Champs est faiblement impacté par la section courante de l'infrastructure en souterrain à son extrémité nord-ouest.

En l'espèce, pour cet emplacement réservé, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ce dernier, il reste que le tunnel doit s'implanter à plus de 30 mètres de profondeur, si bien qu'il ne remet nullement en cause la destination de cet emplacement réservé.

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 une servitude d'utilité publique : la **servitude relative aux chemins de fer**.

Compte tenu de sa nature, la future gare respectera les dispositions induites par cette servitude qui ne remet pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

4.2.3.2 Les autres contraintes réglementaires

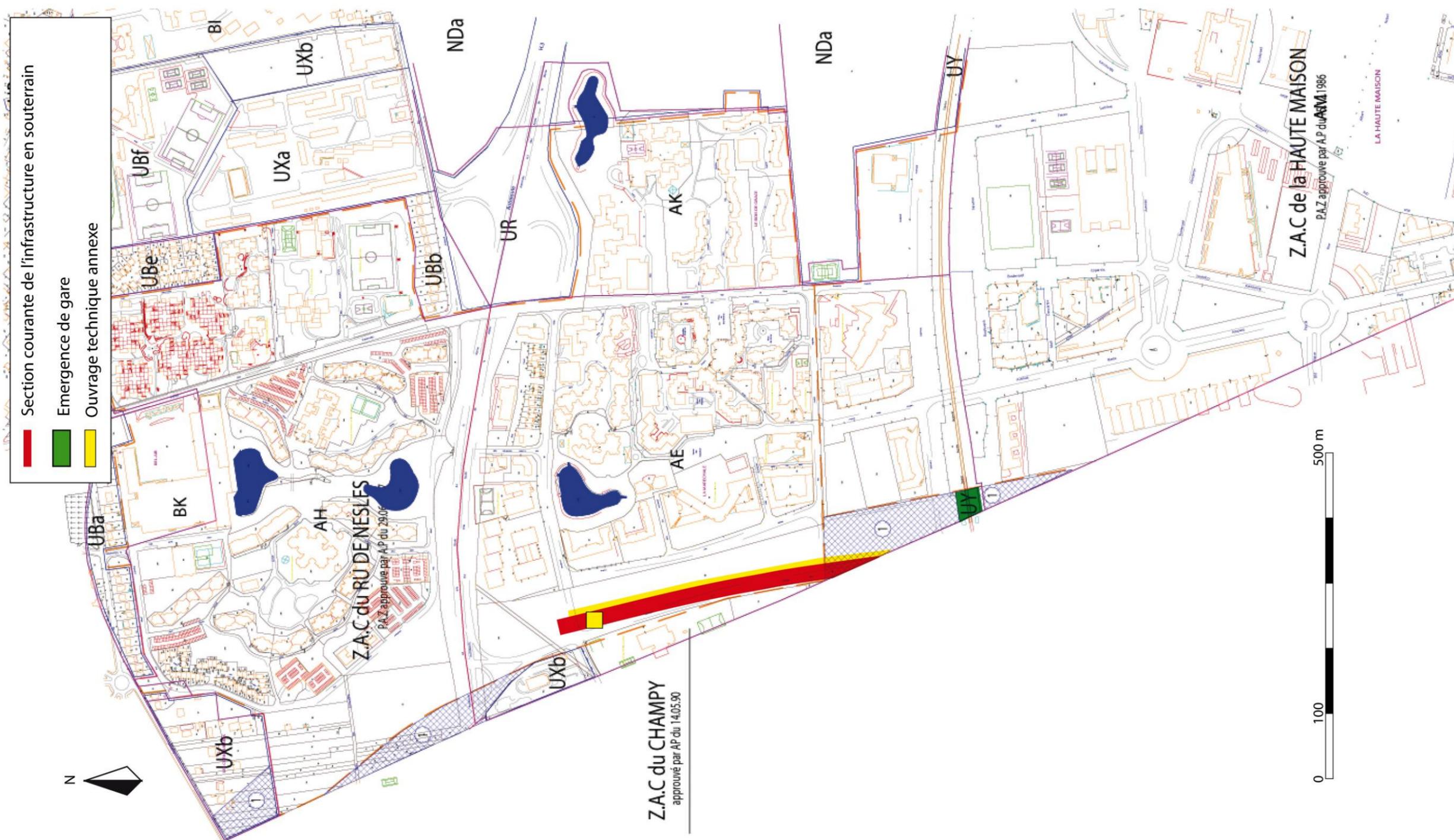
On relèvera l'existence d'une **Zone de Protection Spéciale (ZPS)** appartenant au réseau Natura 2000 sur la commune voisine de Neuilly-sur-Marne « **Sites de Seine-Saint-Denis** » (**FR 1112013**). Ce site couvre plus particulièrement le Parc Départemental de la « Haute Ile ».

Toutefois, la mise en compatibilité du POS de CHAMPS-SUR-MARNE n'a aucune incidence sur la constructibilité du secteur et ne modifie pas la nature des zones traversées par le réseau de transport public du Grand Paris.

Par ailleurs, la mise en compatibilité n'a aucun impact sur les dispositions qui régissent les zones naturelles ou espaces boisés classés de la commune.

En conséquence, la mise en compatibilité n'a aucune incidence sur ce site Natura 2000.

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR DE LA VILLE DE CHAMPS-SUR-MARNE
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 document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du POS en vigueur de CHAMPS-SUR-MARNE 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 POS de CHAMPS-SUR-MARNE 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, le chapitre « *R.E.R. Transports en commun* » sera complété par le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Noisy-Champs » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée 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 CHAMPS-SUR-MARNE

La commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concernée par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur la partie Ouest du territoire communal, ainsi que par une partie des emprises de la gare de Noisy-Champs.

La future gare de « Noisy-Champs » sera localisée entre le boulevard Archimède et le boulevard Newton (à proximité du rond-point du boulevard du Rû de Nesles).

Enfin, un ouvrage technique annexe souterrain d'importance (gare terminus), ainsi qu'un ouvrage technique annexe, seront également implantés en parallèle de la section souterraine courante.

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 ont été analysés et si-besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;
- L'article 2 afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) ;

- 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 nécessaires au RTGP, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

Afin de lever les incompatibilités pesant sur l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris au sein du périmètre de **la Zone d'Aménagement Concerté du Ru de Nesles**, le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) et le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) ont été analysés, et si-besoin modifiés, pour autoriser l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.

Ainsi, les éléments du Règlement d'Aménagement de Zone relatifs aux occupations du sol admises (article 6 du Titre 2) ont été modifiés pour lever les interdictions pesant sur les différentes composantes du projet et pour autoriser explicitement l'implantation du projet dans le secteur.

* **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 POS.

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 admises») et 2 (« Occupations et utilisations du sol interdites ») 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 les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes⁶ ou l'émergence de gare de Noisy-Champs, 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 aux réseaux 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 ».

Pour ce qui est des « zones blanches » où s'applique le Règlement National d'Urbanisme, aucune évolution des textes n'est possible. Toutefois, ceux-ci n'exercent aucune contrainte incompatible avec le projet.

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

⁶ Rappelons qu'il s'agit des bouches d'aération, puits de ventilation, puits de secours, postes de redressement, sous-stations électriques, etc.

| | <p align="center">ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS</p> | <p align="center">PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION</p> |
|---|---|--|
| <p>Définition des CINASPIC dans le règlement</p> | <p>Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (aucune mention dans les dispositions générales ou dans l'annexe « définitions », ni dans les articles 1 et 2).</p> <p>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.</p> | <p align="center">/</p> |

| ZONES TRAVERSEES | ARTICLES | ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS | PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION |
|------------------|----------|--|--|
| UY | Chapeau | <p>Le chapeau « <i>Caractère et vocation de la zone</i> » indique :</p> <p>« <i>Il s'agit des emprises du domaine du Réseau Express Régional (R.E.R.) et de ses annexes techniques, dont la vocation est confirmée.</i> »</p> <p>Le chapeau est complété afin d'y mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.</p> | <p>La rédaction insérée est la suivante :</p> <p>« <i>Il s'agit des emprises du domaine du Réseau Express Régional (R.E.R.) et de ses annexes techniques, dont la vocation est confirmée, <u>ainsi que des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u></i> »</p> |
| | Art. 1 | <p>L'article UY 1 autorise :</p> <p>« 1. (...) <i>Les installations et travaux divers définis à l'article R.442.2 du Code de l'urbanisme sont soumis à autorisation.</i></p> <p>2. <i>Sont admis sans conditions : Aucune occupation ou utilisation du sol n'est admise sans conditions.</i></p> <p>3. <i>Ne sont admis que s'ils respectent les conditions définies : Les constructions, installations, dépôts s'ils sont utiles au fonctionnement du service public ferroviaire.</i></p> <p>Par les restrictions qu'il impose, 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.</p> <p>Si l'alinéa 1 ne compromet pas le projet de réseau de transport public du Grand Paris, il sera toutefois complété pour autoriser les ICPE nécessaires au projet.</p> <p>L'alinéa 2 est une disposition restrictive pour le projet de réseau de transport public du Grand Paris, mais qui renvoie en fait à l'alinéa 3 qui fixe la condition : seules sont autorisés « <i>les constructions, installations, dépôts s'ils sont utiles au fonctionnement du service public ferroviaire</i> » .</p> <p>Il est donc nécessaire d'élargir le champ d'application de l'alinéa 3, pour autoriser les éléments de projet.</p> | <p>La rédaction insérée en fin de l'alinéa 1 est la suivante :</p> <p>« 1. (...) <i>Les installations et travaux divers définis à l'article R.442.2 du Code de l'urbanisme sont soumis à autorisation. <u>Sont en outre autorisées les ICPE nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u></i></p> <p>La rédaction insérée en fin de l'alinéa 3 est la suivante :</p> <p>« 3. <i>Ne sont admis que s'ils respectent les conditions définies : Les constructions, installations, dépôts s'ils sont utiles au fonctionnement du service public ferroviaire <u>ou du réseau de transport public du Grand Paris.</u></i> ».</p> |
| | Art. 2 | <p>L'article UY 2 indique : « <i>Toutes les occupations et utilisations du sol qui ne figurent pas à l'article UY.1 sont interdites.</i> ».</p> <p>Le présent article renvoie à l'article 1. Ce dernier article étant mis en compatibilité, l'article 2 autorise de fait le projet de réseau de transport public en souterrain du Grand Paris.</p> <p>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.</p> | / |
| | Art. 5 | <p>Ces articles indiquent : « <i>Il n'est pas fixé de règles.</i> ».</p> <p>N'étant pas réglementés, ils n'exercent donc aucune contrainte sur le projet.</p> <p>Ces articles sont donc compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessitent pas de modification de leurs libellés.</p> | |
| | Art. 6 | | |
| | Art. 7 | | |
| | Art. 9 | | |
| | Art. 10 | | |
| | Art. 12 | | |
| | Art. 13 | | |
| Art. 14 | | | |

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1.

**Rapport de présentation
Document en vigueur**



Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Champs-sur-Marne

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 novembre 1999
Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 11 février 2013*

R.E.R. TRANSPORTS EN COMMUN

La commune est traversée par la ligne A du R.E.R. (Saint-Germain-en-Laye / Paris / Chessy). Les deux gares les plus proches sont celles de Noisy-Champs - Champs-Nesles à l'Ouest (sur Noisy-le-Grand et Champs) et de Noisiel-Le Lizard à l'Est (sur Noisiel).

Le pôle multimodal sur le site de Champs est en cours de réalisation.

Les gares S.N.C.F. les plus proches sont celles de Chelles au Nord-Ouest (ligne Paris/Strasbourg) et d'Emerainville/Pontault-Combault au Sud-Est (ligne Paris/Bâle). Elles sont desservies par des trains de banlieue. Des lignes de bus assurent des liaisons régulières entre les différentes gares :

212 - CHAMPS-SUR-MARNE " Pointe de Champs " EMERAINVILLE-PONTAULT-COMBAULT (gare SNCF)

213 - CHELLES-GOURNAY (Gare SNCF) - NOISY-CHAMPS Archimède (RER Ligne A) LOGNES le village.

220 - BRY SUR MARNE (RER Ligne A.) - TORCY (RER Ligne A.)

312 - CHELLES-GOURNAY (Gare SNCF) NOISY-CHAMPS Archimède (RER Ligne A.)

BRUIT

Conformément aux dispositions de la loi 92.1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, l'arrêté préfectoral 99 DAI 1 CV 102 du 19 Mai 1999 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit est opposable.

CHEMINS PIETONS

La commune est traversée, du nord au sud, par un cheminement piéton, en cours d'intégration au Plan Départemental de la Randonnée.

CYCLES

Les pistes cyclables existantes font l'objet d'une réflexion sur leur intégration au maillage générale des itinéraires cyclables du Val Maubuée.

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Champs-sur-Marne

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 novembre 1999
Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 11 février 2013*

R.E.R. TRANSPORTS EN COMMUN

1. Le réseau de transport en commun existant

La commune est traversée par la ligne A du R.E.R. (Saint-Germain-en-Laye / Paris / Chessy). Les deux gares les plus proches sont celles de Noisy-Champs - Champs-Nesles à l'Ouest (sur Noisy-le-Grand et Champs) et de Noisiel-Le Lizard à l'Est (sur Noisiel).

Le pôle multimodal sur le site de Champs est en cours de réalisation.

Les gares S.N.C.F. les plus proches sont celles de Chelles au Nord-Ouest (ligne Paris/Strasbourg) et d'Emerainville/Pontault-Combault au Sud-Est (ligne Paris/Bâle). Elles sont desservies par des trains de banlieue. Des lignes de bus assurent des liaisons régulières entre les différentes gares :

- 212 - CHAMPS-SUR-MARNE " Pointe de Champs " EMERAINVILLE-PONTAULT-COMBAULT (gare SNCF)
- 213 - CHELLES-GOURNAY (Gare SNCF) - NOISY-CHAMPS Archimède (RER Ligne A) LOGNES le village.
- 220 - BRY SUR MARNE (RER Ligne A.) - TORCY (RER Ligne A.)
- 312 - CHELLES-GOURNAY (Gare SNCF) NOISY-CHAMPS Archimède (RER Ligne A.)

2. Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Noisy-Champs » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée 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 CHAMPS-SUR-MARNE

La commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concernée par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur la partie Ouest du territoire communal, ainsi que par une partie des emprises de la gare de Noisy-Champs.

La future émergence de la gare de Noisy-Champs sera localisée entre le boulevard Archimède et le boulevard Newton (à proximité du rond-point du boulevard du Rû de Nesles).

Enfin, un ouvrage technique annexe souterrain d'importance (gare terminus), ainsi qu'un ouvrage technique annexe, seront également implantés en parallèle de la section souterraine courante.

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 ont été analysés et si-besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;
- L'article 2 afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) ;
- 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 nécessaires du RTGP, et afin que celles-ci soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

Afin de lever les incompatibilités pesant sur l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris au sein du périmètre de la **Zone d'Aménagement Concerté du Ru de Nesles**, le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) et le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) ont été analysés, et si-besoin modifiés, pour autoriser l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.

Ainsi, les éléments du Règlement d'Aménagement de Zone relatifs aux occupations du sol admises (article 6 du Titre 2) ont été modifiés pour lever les interdictions pesant sur les différentes composantes du projet et pour autoriser explicitement l'implantation du projet dans le secteur.

BRUIT

Conformément aux dispositions de la loi 92.1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, l'arrêté préfectoral 99 DAI 1 CV 102 du 19 Mai 1999 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit est opposable.

CHEMINS PIÉTONS

La commune est traversée, du nord au sud, par un cheminement piéton, en cours d'intégration au Plan Départemental de la Randonnée.

CYCLES

Les pistes cyclables existantes font l'objet d'une réflexion sur leur intégration au maillage générale des itinéraires cyclables du Val Maubuée.

B1.

Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Champs-sur-Marne

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 novembre 1999
Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 11 février 2013

CHAPITRE V : DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UY

CARACTERE ET VOCATION DE LA ZONE

Il s'agit des emprises du domaine du Réseau Express Régional (R.E.R.) et de ses annexes techniques, dont la vocation est confirmée.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Article UY.1 - Occupations et utilisations du sol admises

1. Rappels

L'édification des clôtures est soumise à déclaration, à l'exception de celles nécessaires à l'activité agricole ou forestière (article L.441.2 du Code de l'Urbanisme).

Les installations et travaux divers définis à l'article R.442.2 du code de l'urbanisme sont soumis à autorisation.

Les enseignes et publicités seront soumises au règlement intercommunal de la publicité et des enseignes dès son instauration par arrêté préfectoral.

2. Sont admis sans conditions :

Aucune occupation ou utilisation du sol n'est admise sans conditions.

3. Ne sont admis que s'ils respectent les conditions définies :

Les constructions, installations, dépôts s'ils sont utiles au fonctionnement du service public ferroviaire.

Article UY.2 - Occupations et utilisations du sol interdites

Toutes les occupations et utilisations du sol qui ne figurent pas à l'article UY.1. sont interdites.

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION AU SOL

Articles UY.3 à UY.13

Il n'est pas fixé de règle.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Articles UY.14 et UY.15

Il n'est pas fixé de règle.

B2.

**Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Champs-sur-Marne

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 novembre 1999
Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 11 février 2013*

CHAPITRE V : DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UY

CARACTERE ET VOCATION DE LA ZONE

Il s'agit des emprises du domaine du Réseau Express Régional (R.E.R.) et de ses annexes techniques, dont la vocation est confirmée, ainsi que des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Article UY.1 - Occupations et utilisations du sol admises**1. Rappels**

L'édification des clôtures est soumise à déclaration, à l'exception de celles nécessaires à l'activité agricole ou forestière (article L.441.2 du Code de l'Urbanisme).

Les installations et travaux divers définis à l'article R.442.2 du code de l'urbanisme sont soumis à autorisation. Sont en outre autorisées les ICPE nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Les enseignes et publicités seront soumises au règlement intercommunal de la publicité et des enseignes dès son instauration par arrêté préfectoral.

2. Sont admis sans conditions :

Aucune occupation ou utilisation du sol n'est admise sans conditions.

3. Ne sont admis que s'ils respectent les conditions définies :

Les constructions, installations, dépôts s'ils sont utiles au fonctionnement du service public ferroviaire ou du réseau de transport public du Grand Paris.

Article UY.2 - Occupations et utilisations du sol interdites

Toutes les occupations et utilisations du sol qui ne figurent pas à l'article UY.1. sont interdites.

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION AU SOL

Articles UY.3 à UY.13

Il n'est pas fixé de règle.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Articles UY.14 et UY.15

Il n'est pas fixé de règle.



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

www.societedugrandparis.fr