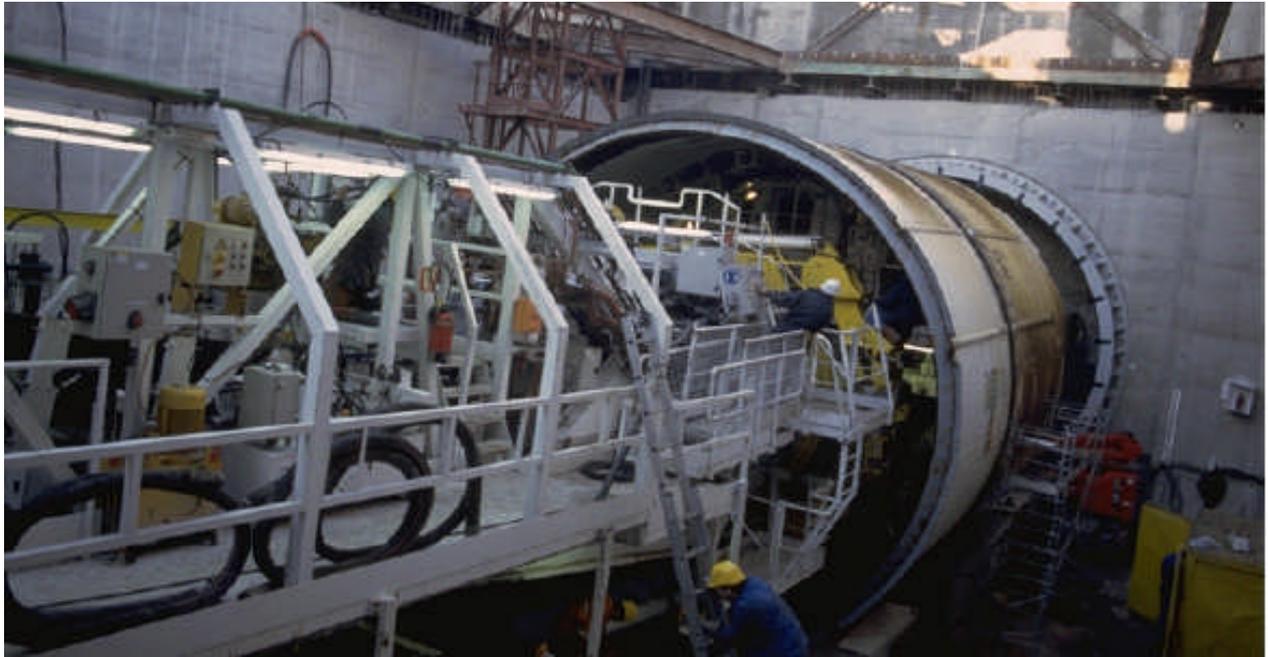


RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET DE LIGNE ROUGE 15 SUD DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS



Enquête publique du lundi 7 octobre 2013 au lundi 18 novembre 2013 inclus

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

JP. CHAULET : PRESIDENT

J. CULDAUT : MEMBRE
V. BERNARD : MEMBRE
B. SCHAEFER : MEMBRE

C. POUHEY : MEMBRE
N. SOILLY : MEMBRE
JC. LASAYGUES : MEMBRE

FEVRIER 2014

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUÊTE

LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 5 PIECES SUIVANTES :

PIECE 1 : RAPPORT PREMIERE PARTIE

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

PIECE 2 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 1/2

- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE :
THEMES 1 A 7

PIECE 3 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 2/2

- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE :
THEMES 8 A 16
- APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

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

PIECE 5 : ANNEXE AU RAPPORT D'ENQUETE

- TABLEAUX DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS





SOMMAIRE

1. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE LIGNE ROUGE 15 SUD	8
1.1. PREAMBULE	9
1.2. LE CADRE GENERAL DU PROJET SOUMIS A ENQUETE	9
1.3. LES OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS A ENQUETE	10
1.4. LE PROJET SOUMIS A ENQUETE	10
1.5. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	11
1.5.1. <i>Sur le déroulement de l'enquête publique</i>	11
1.5.2. <i>Sur l'analyse bilancielle du projet</i>	12
1.5.3. <i>Sur la réalisation du projet lui-même</i>	14
1.5.3.1. <i>S'agissant des choix à opérer</i>	14
1.5.3.2. <i>S'agissant des aménagements à réaliser</i>	14
1.5.3.3. <i>S'agissant des précautions à prendre pendant la phase des travaux</i>	15
1.5.3.4. <i>S'agissant des opérations de communication</i>	15
1.5.3.5. <i>S'agissant des autres mesures en liaison avec ce projet</i>	15
1.6. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :	16
2. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET DE LIGNE ROUGE 15 SUD	21
2.1. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SEVRES	24
2.1.1. <i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	25
2.1.1.1. Situation actuelle	25
2.1.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	25
2.1.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	27
2.1.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement	27
2.1.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	27
2.1.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	28
2.1.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	28
2.1.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier	28
2.1.2. <i>Conclusions de la commission d'enquête</i>	28
2.2. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BOULOGNE-BILLANCOURT	31
2.2.1. <i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	32
2.2.1.1. Situation actuelle	32
2.2.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	33
2.2.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	35
2.2.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement	35
2.2.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	36
2.2.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	38
2.2.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	38
2.2.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier	38
2.2.2. <i>Conclusions de la commission d'enquête</i>	39
2.3. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ISSY-LES-MOULINEAUX	41
2.3.1. <i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	42
2.3.1.1. Situation actuelle	42
2.3.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	44
2.3.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	46
2.3.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement	47
2.3.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	47
2.3.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	49
2.3.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	49
2.3.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier	49
2.3.2. <i>Conclusions de la commission d'enquête</i>	50

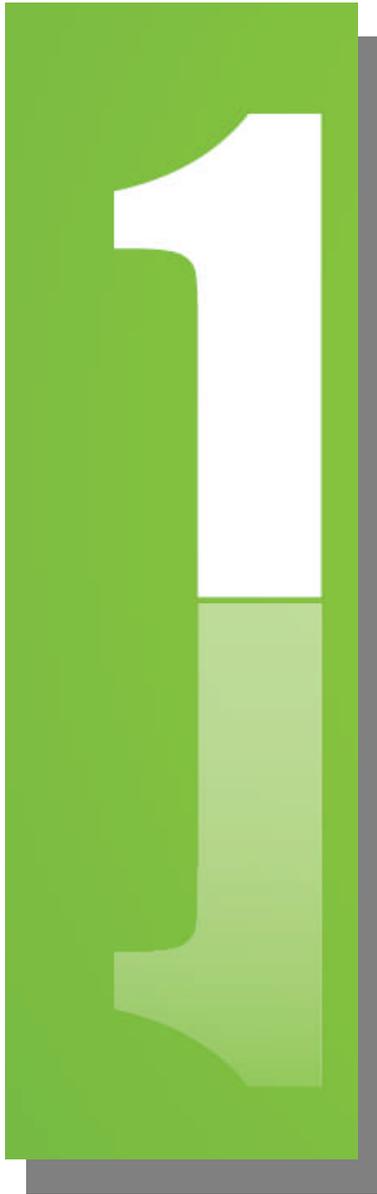
2.4.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VANVES	52
2.4.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	53
2.4.1.1.	Situation actuelle.....	53
2.4.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	53
2.4.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	55
2.4.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement.....	55
2.4.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	55
2.4.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	56
2.4.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	56
2.4.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier	56
2.4.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	56
2.5.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CLAMART	59
2.5.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	60
2.5.1.1.	Situation actuelle.....	60
2.5.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	61
2.5.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	63
2.5.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement.....	63
2.5.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	63
2.5.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	64
2.5.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	64
2.5.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier	65
2.5.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	65
2.6.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE MALAKOFF	67
2.6.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	68
2.6.1.1.	Situation actuelle.....	68
2.6.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du POS	69
2.6.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	71
2.6.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	72
2.6.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	72
2.6.1.6.	Liste récapitulative des pièces à modifier	73
2.6.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	73
2.7.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHATILLON	75
2.7.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	76
2.7.1.1.	Situation actuelle.....	76
2.7.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	76
2.7.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	78
2.7.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement.....	78
2.7.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	79
2.7.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	79
2.7.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	79
2.7.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier	79
2.7.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	79
2.8.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BAGNEUX.....	82
2.8.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	83
2.8.1.1.	Situation actuelle.....	83
2.8.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	86
2.8.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	88
2.8.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement	88
2.8.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	88
2.8.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	89
2.8.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	89
2.8.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier	90
2.8.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	90
2.9.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CACHAN.....	92
2.9.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	93
2.9.1.1.	Situation actuelle.....	93
2.9.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	95
2.9.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	98

2.9.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement	98
2.9.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	98
2.9.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	101
2.9.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	101
2.9.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier	101
2.9.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	102
2.10.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE VILLEJUIF	104
2.10.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	105
2.10.1.1.	Situation actuelle.....	105
2.10.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du POS	107
2.10.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	109
2.10.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	110
2.10.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	110
2.10.1.6.	Liste récapitulative des pièces à modifier	110
2.10.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	110
2.11.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VITRY-SUR-SEINE	113
2.11.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	114
2.11.1.1.	Situation actuelle.....	114
2.11.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	118
2.11.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	120
2.11.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement	121
2.11.1.5.	Impacts sur le patrimoine bâti	121
2.11.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	124
2.11.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	125
2.11.1.8.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	126
2.11.1.9.	Liste récapitulative des pièces à modifier	126
2.11.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	127
2.12.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ALFORTVILLE	129
2.12.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	130
2.12.1.1.	Situation actuelle.....	130
2.12.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	131
2.12.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	133
2.12.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement	133
2.12.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	133
2.12.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	134
2.12.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	134
2.12.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier	134
2.12.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	135
2.13.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MAISONS-ALFORT	137
2.13.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	138
2.13.1.1.	Situation actuelle.....	138
2.13.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	139
2.13.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	141
2.13.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement	141
2.13.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	141
2.13.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	142
2.13.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	142
2.13.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier	142
2.13.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	142
2.14.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CRETEIL	145
2.14.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	146
2.14.1.1.	Situation actuelle.....	146
2.14.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	148
2.14.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	151
2.14.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement	151
2.14.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	151
2.14.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	152
2.14.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	152
2.14.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier	152
2.14.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	152

2.15.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE SAINT-MAUR-DES-FOSSES	155
2.15.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	156
2.15.1.1.	Situation actuelle.....	156
2.15.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du POS	157
2.15.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	159
2.15.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	161
2.15.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	161
2.15.1.6.	Liste récapitulative des pièces à modifier	161
2.15.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	162
2.16.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE	164
2.16.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	165
2.16.1.1.	Situation actuelle.....	165
2.16.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	168
2.16.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	170
2.16.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement.....	170
2.16.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	170
2.16.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	173
2.16.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	173
2.16.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier	173
2.16.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	174
2.17.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE VILLIERS-SUR-MARNE	176
2.17.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	177
2.17.1.1.	Situation actuelle.....	177
2.17.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du POS	177
2.17.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	180
2.17.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	182
2.17.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	184
2.17.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	185
2.17.1.7.	Liste récapitulative des pièces à modifier	186
2.17.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	186
2.18.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE NOISY-LE-GRAND.....	188
2.18.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	189
2.18.1.1.	Situation actuelle.....	189
2.18.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	190
2.18.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD	193
2.18.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement.....	193
2.18.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	193
2.18.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	194
2.18.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	194
2.18.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier	195
2.18.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	195
2.19.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE CHAMPS-SUR-MARNE	197
2.19.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	198
2.19.1.1.	Situation actuelle.....	198
2.19.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du POS	199
2.19.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	201
2.19.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	201
2.19.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	202
2.19.1.6.	Liste récapitulative des pièces à modifier	203
2.19.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	203
2.20.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PAZ DE LA ZAC DES BOUTAREINES DE VILLIERS-SUR-MARNE	205
2.20.1.	<i>Avis motivé de la commission d'enquête.</i>	206
2.20.1.1.	Situation actuelle.....	206
2.20.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme.....	208
2.20.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	208
2.20.1.4.	Liste récapitulative des pièces à modifier	208
2.20.2.	<i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	209
2.21.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE	

DU PAZ DE LA ZAC RU DE NESLES DE CHAMPS-SUR-MARNE	211
2.21.1. <i>Avis motivé de la commission d'enquête</i>	212
2.21.1.1. Situation actuelle.....	212
2.21.1.2. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme.....	213
2.21.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	213
2.21.1.4. Liste récapitulative des pièces à modifier	213
2.21.2. <i>Conclusions de la commission d'enquête.</i>	214





**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET
DE LIGNE ROUGE 15 SUD**

1.1. Préambule.

Dans le cas d'espèce, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés présentent un caractère d'utilité publique.

Si la procédure est menée à son terme, une fois le tracé définitivement arrêté cette enquête devrait aboutir à la prise d'un décret en Conseil d'Etat déclarant l'utilité publique (DUP) du projet soumis à enquête permettant d'exproprier si nécessaire les terrains nécessaires à sa réalisation.

1.2. Le cadre général du projet soumis à enquête

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

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

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

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

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

Les secteurs concernés du sud de Paris présentent des enjeux forts de desserte et de développement :

- ces secteurs sont situés pour l'essentiel en proche couronne et sont dans leur majorité fortement urbanisés ;
- ces secteurs connaissent une forte dynamique d'aménagement ;
- dans ces secteurs la part des déplacements de rocade est en constante augmentation.

Par ailleurs, depuis près d'une dizaine d'années, le territoire qui doit être traversé par le projet, en particulier sa partie valdemarnaise, a fait l'objet de réflexions approfondies sur l'opportunité, la faisabilité et les conditions d'insertion d'une ligne de métro structurante en rocade, pouvant également servir de levier à des opérations d'aménagement. Ces travaux, réalisés en association étroite avec les acteurs et les élus locaux, ont notamment été conduits dans le cadre de l'association Orbival, constituée à cette fin, et du projet Arc Express, qui identifiait un « arc Sud » s'étendant de Boulogne-Billancourt à Fontenay-sous-Bois et Noisy-le-Grand parmi les deux arcs à réaliser en priorité¹. Les études réalisées par la Société du Grand Paris sur cette partie du réseau Grand Paris Express ont ainsi pu bénéficier de l'ensemble des réflexions précédentes, ce qui a permis de faire émerger plus rapidement le scénario présenté à l'enquête publique par le maître d'ouvrage.

1.3. Les objectifs du projet soumis à enquête

En écho aux enjeux développés dans le rapport, les principaux objectifs du projet de métro automatique reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs sont donc les suivants :

- présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien ;
- contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le sud-est de Paris ;
- améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante et favoriser l'égalité des territoires ;
- faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;
- améliorer l'accessibilité de grands équipements à dimension régionale aujourd'hui mal desservis (Institut Gustave Roussy à Villejuif, Musée d'art contemporain « MAC/VAL » à Vitry-sur-Seine, hôpital Henri Mondor à Créteil...);
- encourager et renforcer la dynamique de développement économique et d'aménagement urbain actuellement à l'œuvre sur le territoire traversé ;
- contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

1.4. Le projet soumis à enquête

Le projet soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) concerne le **tronçon de liaison en métro automatique entre les gares de Pont de Sèvres et de Noisy-Champs**. Ce tronçon sud de la ligne rouge 15 du réseau de métro est le premier de l'ensemble du réseau Grand Paris Express devant être réalisé.

Il représente un linéaire de 33 km et desservira un total de 16 gares.

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.

La vitesse commerciale sur ce tronçon pourra atteindre 55 km/h de bout en bout. Cela correspondrait à un temps de parcours de terminus à terminus d'environ 35 minutes.

Dans sa première période de mise en service, le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs pourra être exploité, à l'heure de pointe, avec un intervalle de l'ordre de 3 à 4 minutes entre deux trains.

Cette fréquence devrait permettre d'assurer une offre de transport répondant à la demande initiale prévue sur la ligne et de garantir un bon niveau de service aux futurs voyageurs. A terme, avec la mise en service progressive du reste du réseau Grand Paris Express, la ligne pourra être exploitée en heure de pointe avec un intervalle réduit à 120 secondes (2 minutes) soit 30 trains à l'heure

Le projet prévoit également la création d'un Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) situé à Vitry-sur-Seine, ainsi que d'un Site de Maintenance et de Remisage des trains (SMR) et d'un Poste de Commandement Centralisé (PCC) à Champigny-sur-Marne.

A la réalisation du tunnel, des nouvelles gares et des sites de maintenance, s'ajoute celle 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, l'alimentation en électricité de la ligne ainsi que des équipements du tunnel et des gares.

Au total, vingt-deux communes sont directement concernées par la réalisation du projet ou par son périmètre direct d'influence. Elles sont situées dans les départements des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne

1.5. Avis de la commission d'enquête

1.5.1. Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 4 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par le projet, à la préfecture de chacun des 4 départements traversés par le projet et à la préfecture de la région Ile de France, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet ainsi que dans les 5 préfectures citées précédemment,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 23 communes concernées par l'enquête les 3 permanences prévues pour recevoir le public,
- que les 3 réunions publiques prévues respectivement à Montrouge, Créteil et Noisy-le-Grand ont bien été organisées, et ce en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été

respectés,

- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête de DUP,
- que plus de 550 observations et courriers ainsi que de nombreuses pétitions concernant ce projet de déclaration d'utilité publique ont été déposés sur les registres mis en place dans les 23 communes et dans les 5 préfectures concernées par l'enquête et que plus de 100 courriers ont été adressés sur ce point au président de la commission d'enquête.

1.5.2. Sur l'analyse bilancielle du projet

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

- Compte tenu des objectifs poursuivis par ce projet, consistant notamment à créer un nouveau réseau automatique de grande capacité répondant à un besoin croissant de déplacements de personnes en rocade, au sein de la banlieue parisienne, besoin auquel la configuration essentiellement radiale du réseau de métro et de RER ne répond pas de manière satisfaisante, le projet proposé présente concrètement un **caractère d'intérêt public**,
- Bien que la Société du Grand Paris ait dans la mesure du possible privilégié le domaine public pour implanter les gares et les ouvrages annexes de ce projet, **il sera cependant nécessaire de recourir à l'expropriation** justifiant le recours à la procédure de DUP, objet de cette enquête,
- Même si la Société du Grand Paris s'est engagée à privilégier la négociation à l'amiable pour acquérir les biens privés qui sont nécessaires à la réalisation de son projet, il sera cependant porté **atteinte à la propriété privée** dans des conditions **que la commission d'enquête n'estime pas excessives**,
- **Le coût** de cette réalisation compte tenu du rôle essentiel qu'elle est appelée à jouer en tant que service public de transport et des avantages économiques attendus sur le long terme **ne paraît pas déraisonnablement disproportionné** par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes,
- Le projet, mis à part les gares et les ouvrages annexes, étant entièrement réalisé en souterrain et/ou majoritairement sur le domaine public n'impacte pas de réalisations à caractère social existantes et **il n'existe donc pas d'intérêt social majeur, en l'espèce, pouvant justifier la non reconnaissance de l'utilité publique de cette opération**,
- De même le mode de propulsion électrique utilisé ainsi que la baisse de la circulation automobile attendue devraient contribuer à une diminution des pollutions existantes. Cette réalisation devrait avoir à terme un impact globalement positif sur les pollutions atmosphériques et par conséquent sur la santé des franciliens. Ce projet n'encourt donc pas, semble-t-il, de risque d'annulation, **l'intérêt public de la santé publique ne paraissant pas menacé**,
- Pour ce qui concerne **l'environnement** et mis à part le problème des bruits, des vibrations et des possibles effondrements :
 - les risques de pollutions émanant ou dues à ce métro automatique (odeurs et rejets polluants), sont dans l'ensemble faibles et peuvent faire l'objet de

mesures correctrices,

- les risques d'atteinte à la faune et à la flore sont également faibles compte tenu de la situation du projet majoritairement en zone urbaine, risques que la SGP a prévu cependant soit d'anticiper soit de compenser par des mesures adaptées
- les espaces boisés impactés par l'implantation d'une base chantier ou par les travaux de construction des ouvrages annexes, feront l'objet par la SGP de mesures compensatoires permettant la requalification des sites en lien avec les projets d'aménagement portés par les collectivités,
- les atteintes visuelles sont limitées, n'impactent que certaines zones, et peuvent faire l'objet d'aménagements spécifiques, notamment s'agissant de la conception et de la réalisation des gares et ouvrages annexes,

Il semble donc, pour ce qui concerne l'environnement, dans ses aspects protection de la flore et de la faune, ou s'agissant des risques de pollution (odeurs et rejets polluants), que la SGP ait prévu, soit d'anticiper, soit de compenser par des mesures adaptées.

- Après un examen attentif, il apparaît que les variantes de tracé proposées et/ou les contre propositions soumises en cours d'enquête concernant soit les gares soit les ouvrages annexes, impacteraient pour certaines davantage les terrains privés obligeant à des expropriations plus nombreuses ou passeraient sous des immeubles aux fondations profondes ou dans des terrains plus difficiles que celle du tracé retenu, de sorte que le tracé arrêté et donc **les terrains retenus paraissent les moins contraignants parmi tous ceux qui ont été envisagés.**
- Le projet soumis à enquête est **compatible avec les objectifs et les recommandations du SDRIF** qui vient d'être approuvé par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 et qui a totalement intégré le projet du Grand Paris Express. Il conviendra cependant de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme (PLU, POS, voire ZAC) des communes traversées par ce premier tronçon de ligne rouge 15 sud. C'est précisément l'objet des conclusions développées dans le titre 2 de ce présent document.
- Concernant les risques d'effondrement et les risques de bruits et de vibrations lors du forage du tunnel et ultérieurement en phase d'exploitation du métro automatique, et compte tenu des incertitudes du dossier sur ces différents points, il convient de **mettre en œuvre le principe de précaution et de demander sur ces points des engagements précis de la Société du Grand Paris.**

De l'ensemble de ces critères qui sous-tendent le caractère d'utilité ou de non utilité de l'opération projetée, la commission d'enquête considère que le bilan avantages/inconvénients, sous réserve d'engagements précis que devra prendre la Société du Grand Paris, montre que les avantages de ce projet du premier tronçon de métro automatique entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres, dit ligne rouge 15 sud, l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et militent en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

1.5.3. Sur la réalisation du projet lui-même

1.5.3.1. S'agissant des choix à opérer

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

- poursuivre les études et la reconnaissance du terrain pour affiner (en plan et profil en long) la position du tunnel en sortie de gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »,
- étudier l'implantation de l'ouvrage annexe prévu résidence « Laferrière », sur une parcelle située au 40, rue Chéret, nécessitant une dérogation des pompiers et seulement en cas de refus, prévoir l'implantation résidence « Laferrière » du puits sans la fonction ventilation,
- étudier l'implantation de l'ouvrage annexe prévu rue Camélinat, sur les parcelles du 153, rue du Génie soit par voie amiable, soit par expropriation, et de ne retenir la rue Camélinat qu'en cas d'impossibilité de la solution rue du Génie,
- assurer l'interopérabilité à la gare de Champigny en privilégiant le second scénario dénommé « voies juxtaposées »,
- étudier la proposition de la SNCF d'aménager une véritable installation embranchée en gare de Clamart permettant de tripler les possibilités d'évacuation des déblais et d'acheminement des voussoirs à partir de cette gare de marchandises moyennant un surcoût de 10 à 12 M€,
- étudier, en concertation avec la DIRIF les deux contre-propositions d'itinéraires pour l'évacuation des déblais par voie routière formulées par la ville de Villiers-sur-Marne,
- préciser la notion de « zone sensible » pour la mise en place de référés systématiques et étudier les possibilités d'accueillir les demandes des propriétaires situés à proximité immédiate de cette zone sensible ,
- étudier, en fonction de la réglementation existante, la possibilité d'indemniser les commerçants situés à proximité des gares, en cas de diminution avérée de leur chiffre d'affaire lors des travaux de construction des gares et/ou de certains ouvrages annexes,

1.5.3.2. S'agissant des aménagements à réaliser

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

- étudier en liaison avec tous les acteurs locaux le positionnement précis des entrées/sorties de chaque gare, dont notamment :
 - o la possibilité, à la gare « Pont de Sèvres » d'ajouter un 3^{ème} accès en bord de Seine aval, donc près du pont lui-même afin que les usagers puissent traverser à pied le long des quais, sous le pont, pour rejoindre un escalier remontant sur le pont, et non faire un détour par la gare voyageurs de la L.15,
 - o la possibilité, à la gare «Le Vert-de-Maisons » de créer une seconde ouverture sur Alfortville,
- mettre en place, dans les gares du réseau SGP une signalétique pour informer les voyageurs PMR sur les discontinuités d'accessibilité quand celle-ci n'est pas garantie sur les lignes en correspondance ,

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

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

La commission d'enquête souhaite que :

- pour chaque chantier, des plans de management et de réduction des nuisances soient imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvres, qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire,
- les accès des riverains à leur garage ou leur parking soient maintenus ou qu'une solution ponctuelle de stationnement soit prévue,
- les accès aux commerces soient également assurés pendant toute cette phase de travaux,

1.5.3.4. S'agissant des opérations de communication

La commission d'enquête souhaite :

- pour la communication sur le chantier, de maintenir la concertation et la communication de proximité avec les habitants tout au long du projet et notamment pendant les travaux,
- la segmentation du projet en « sites » pouvant être identifiés par des caractéristiques physiques ou géographiques spécifiques : gare, sites de maintenance, ouvrages annexes (puits) ;
- la mise en place d'un comité de riverains et/ou usagers par site.
- la désignation d'un interlocuteur privilégié par site dont les coordonnées seront publiques et qui sera chargé de l'animation du comité de riverains et/ou usagers propre à chaque site. Il devra pouvoir communiquer et/ou répondre aux différentes interrogations et aux divers problèmes des riverains sur les points suivants :
 - o études complémentaires (lesquelles, quand, résultats...), référés préventifs (pour qui, quel zonage, quand...), assurances/indemnisations (en cas de dégâts...) ,
 - o données relatives à l'état actuel des sols et des eaux souterraines ainsi que, si besoin est, aux mesures proposées par la SGP en matière de dépollution ;
 - o résultats concernant les sondages avant et pendant les travaux,

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

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

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

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

- le financement et la réalisation des équipements des lignes, RER, Transilien, ou métro RATP avec lesquelles le réseau de la SGP sera en correspondance dont :
 - o la création éventuelle de quais supplémentaires sur le réseau ferroviaire à la gare « Le Vert de Maisons » ;
 - o la création de la gare SNCF « Bry-Villiers-Champigny » si possible de façon concomitante à celle de la SGP,
 - o la mise en service du prolongement de la ligne 14 sud entre « Villejuif-IGR » et « Orly » dès 2023 et non 2027 comme envisagé actuellement,
- la mise en place d'une tarification unique sur tout le réseau francilien,

1.6. Conclusions de la commission d'enquête :

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire au projet de réalisation du premier tronçon de la ligne rouge 15 sud du réseau du Grand Paris Express entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres concernant les communes de Sèvres, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Malakoff, Clamart, Montrouge, Châtillon, Bagneux, Arcueil, Cachan, Villejuif, Vitry-sur-Seine, Alfortville, Maisons-Alfort, Créteil, Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne sous les deux **RESERVES** et avec les douze **RECOMMANDATIONS** suivantes :

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

RESERVE 1

La commission d'enquête demande à ce que la Société du Grand Paris, **prenne l'engagement ferme par écrit** :

- de procéder à la pose systématique de systèmes antivibratoires de base tels que décrits dans son mémoire en réponse sur la totalité de l'infrastructure,
- de faire identifier, par des simulations effectuées par un organisme indépendant, les zones les plus vulnérables nécessitant des solutions complémentaires antivibratoires de type 2 ou 3, décrites également dans son mémoire en réponse, et de procéder à leur pose selon les prescriptions de cet organisme indépendant.

RESERVE 2

La commission d'enquête demande à ce que la Société du Grand Paris, **prenne l'engagement ferme, par écrit** :

- de procéder à des études de sols complémentaires, en concertation avec le service de l'Inspection Générale des Carrières (IGC), avant et pendant la réalisation du tunnel, pour réduire au maximum les risques d'effondrement ou d'éventuels mouvements de terrain pouvant avoir un impact sur les constructions en surface,
- de communiquer largement sur le résultat des études menées avec les riverains et les communes concernées.

RECOMMANDATIONS : (Les recommandations correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête souhaite que le maître d'ouvrage les prennent en considération. Elles sont citées par ordre de priorité)

RECOMMANDATION 1

S'agissant de l'implantation de l'ouvrage annexe initialement prévu rue Camélinat à Vitry-sur-Seine, la commission d'enquête préconise fortement la solution de remplacement proposée par la SGP au 153, rue du Génie à Vitry-sur-Seine et recommande à la SGP de ne procéder à l'implantation rue Camélinat qu'en cas d'impossibilité avérée au 153, rue du Génie.

RECOMMANDATION 2

La commission d'enquête souhaite vivement que la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris (BSPP) accorde l'une des deux dérogations d'interdistance prévues (835 mètres ou 820 mètres) pour implanter l'ouvrage annexe au 40, rue Chéret à Créteil au lieu de la résidence « Laferrière », à Créteil également, initialement prévue. Au cas où la dérogation ne serait pas accordée, elle demande à la SGP de maintenir l'ouvrage annexe à la résidence « Laferrière » mais de supprimer la fonction de ventilation et de ne conserver que celle de l'accès pompiers ce qui permettrait de réduire très sensiblement la surface prise sur le jardin de la résidence et de réduire significativement la servitude en phase définitive.

RECOMMANDATION 3

S'agissant de l'évacuation des déblais, la commission d'enquête demande à la SGP de continuer à étudier les différentes propositions émanant de la SNCF ou des villes (Villiers-sur-Marne notamment).

S'agissant de l'ancienne gare de marchandises de Clamart et compte tenu de la configuration du site offrant d'importantes emprises disponibles au droit de cette gare, la commission d'enquête relève l'intérêt de la proposition de la SNCF de tripler les possibilités d'évacuation des déblais par voie ferrée et souhaite vivement qu'elle soit attentivement examinée par la SGP.

RECOMMANDATION 4

La commission d'enquête demande à la SGP de poursuivre les études et la reconnaissance du terrain pour affiner (en plan et profil en long) la position du tunnel en sortie de gare « Fort d'Issy-Varves-Clamart ».

RECOMMANDATION 5

S'agissant du périmètre que la SGP devra prendre en compte pour effectuer ses référés préventifs systématiques, la commission d'enquête recommande qu'une bande de 25 mètres axée de part et d'autre du tracé du tunnel qui sera définitivement retenu soit prise comme définition de la « zone sensible ». Elle recommande également que les demandes de riverains en dehors des zones sensibles définies ci-dessus soient étudiées et prises en charge (étude et financement) par la SGP.

RECOMMANDATION 6

La commission d'enquête insiste sur l'importance de la communication auprès des riverains et usagers tout au long du projet, à la fois lors des phases

d'études, de réalisation et d'exploitation de la ligne rouge 15 sud

Elle recommande :

- la segmentation du projet en « sites » pouvant être identifiés par des caractéristiques physiques ou géographiques spécifiques : gare, sites de maintenance, ouvrages annexes (puits) ;
- la mise en place d'un comité de riverains et/ou usagers par site.
- la désignation d'un interlocuteur unique par site dont les coordonnées seront publiques et qui sera chargé de l'animation du comité de riverains et/ou usagers propre à chaque site.

RECOMMANDATION 7

A la future gare « Pont de Sèvres » la correspondance avec le T2 ne sera pas assurée de façon acceptable. La commission d'enquête recommande donc qu'une ou plusieurs lignes de bus soient prolongées de la gare routière du Pont de Sèvres à l'Île de Monsieur.

RECOMMANDATION 8

S'agissant du positionnement précis des entrées-sorties de chaque gare, la commission d'enquête recommande que ce positionnement se fasse lors des études d'avant projet avec tous les acteurs locaux dont les comités de riverains et/ou usagers.

S'agissant notamment de la gare « Pont de Sèvres » Elle recommande pour cette gare d'ajouter un 3^{ème} accès en bord de Seine aval, donc près du pont lui-même afin que les usagers puissent traverser à pied le long des quais, sous le pont, pour rejoindre un escalier remontant sur le pont, et non faire un détour par la gare voyageurs de la L.15.

RECOMMANDATION 9

S'agissant de l'interopérabilité en gare de Champigny, la commission d'enquête prend acte de l'engagement de la SGP de l'assurer ; elle est plutôt favorable au second scénario dit « voies juxtaposées ».

RECOMMANDATION 10

S'agissant de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) : la commission d'enquête recommande qu'une signalétique soit mise en place dans les gares du réseau SGP pour informer les voyageurs sur les discontinuités d'accessibilité quand celle-ci n'est pas garantie sur les lignes en correspondance

S'agissant de l'accessibilité aux autres moyens de transport : la commission d'enquête recommande à la SGP de veiller à la bonne mise en œuvre des mesures d'accessibilité aux parkings vélos et aux arrêts de l'ensemble des lignes de bus en correspondance.

RECOMMANDATION 11

Afin d'atteindre les objectifs économiques et urbains fixés par le législateur, la commission d'enquête recommande la mise en place d'un dispositif de bouclage sous la forme d'observatoires locaux centrés autour des gares permettant de

s'assurer que ces objectifs font l'objet d'une mise en œuvre coordonnée au niveau des différents outils d'urbanisme et de contractualisation à la disposition des collectivités et de l'Etat. En particulier la commission d'enquête demande à la SGP de veiller à ce que les commerces implantés au sein des gares soient complémentaires des commerces existants en surface afin de ne pas les concurrencer directement.

RECOMMANDATION 12

La commission d'enquête recommande à la SGP d'étudier, en fonction de la réglementation existante, la possibilité d'indemniser les commerçants situés à proximité des gares, notamment dans le secteur de la gare « Saint-Maur-Créteil », en cas de diminution avérée de leur chiffre d'affaire due aux travaux de construction des gares et/ou de certains ouvrages annexes,

Par ailleurs la commission d'enquête souhaite que le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) prenne en considération les points suivants :

1 – S'agissant des emplacements nécessaires pour assurer les futures intermodalités, elle demande au STIF en liaison avec les collectivités locales de conduire les procédures et de rendre les mesures conservatoires adéquates (préemption parcelles, emplacements réservés, etc.)

2 – S'agissant des gares en correspondance, elle souhaite que la gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny soit mise en service au mieux de façon concomitante avec la gare SGP éponyme, à défaut dans le délai le plus court possible et que le financement de cette gare soit assuré.

3 – A la future gare «Pont de Sèvres » elle considère que la correspondance avec le T2 ne sera pas assurée de façon acceptable. Elle recommande donc qu'une ou plusieurs lignes de bus soient prolongées de la gare routière du Pont de Sèvres à l'Île de Monsieur.

4 – S'agissant de la politique en matière de parcs de stationnement autour des gares par rapport :

- aux prescriptions du PDUIF, des PLD et PDE locaux ;
- à l'évolution des besoins en stationnement du fait de l'accroissement de l'offre en transport ;
- à la création de parcs-relais, en particulier pour les usagers en provenance de la Grande Couronne ;
- à la restructuration ou la suppression des parcs de stationnement existants,

elle recommande la mise en place d'une cartographie des parkings publics qui seront disponibles à terme pour les usagers, d'une signalétique spécifique aux parkings relais et d'un jalonnement correspondant depuis les grands axes de circulation.

5 – S'agissant du prolongement de la ligne 14 sud de Villejuif-IGR à Orly, elle souhaite que le calendrier du prolongement de cette ligne soit aligné sur celui du prolongement de cette même ligne 14 sud des Olympiades à Villejuif-IGR prévu en 2023.

6 – S'agissant de la tarification applicable à ce nouveau tronçon de métro

automatique du GPE, elle souhaite que, dès sa mise en service en 2020, soit mise en place une tarification unique sur la base d'unités de transports prenant en compte non les zones traversées mais la distance parcourue et ce quel que soit le mode de transport emprunté (RER, métro classique, métro automatique SGP ou tramway).

A Nogent sur Marne le 2 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre





**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
MISE EN COMPATIBILITE DES
DOCUMENTS D'URBANISME DES
COMMUNES CONCERNEES PAR LE
PROJET DE LIGNE ROUGE 15 SUD**

S'agissant des POS et PLU, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles L. 123-14 et L.123-14-2 du Code de l'Urbanisme.

L'article L.123-14 précise que :

« Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2. »

L'article L.123-14-2 précise que :

« I.-Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan prévue aux articles L. 123-14, L. 123-14-1 et L. 300-6-1 font l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au premier alinéa du I et au III de l'article L. 121-4.

Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint.

II.-Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1 - Par le préfet lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ainsi que dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1 ;

2 - Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le maire, dans les autres cas.

Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

III.-A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, la commune :

1 - Emet un avis lorsque la décision est de la compétence de l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2 - Décide la mise en compatibilité du plan, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'Etat.

IV.-La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée :

- 1 - Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;*
- 2 - Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1, lorsque la déclaration de projet est de la compétence d'une autre personne publique que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue au onzième alinéa du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;*
- 3 - Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.*
- 4 - Par arrêté préfectoral dans le cadre de la procédure intégrée pour le logement mentionnée à l'article L. 300-6-1 :*
 - a) Lorsque celle-ci est engagée par l'Etat ;*
 - b) Lorsque celle-ci est engagée par une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue au 2° du III du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.*

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement. »

* * *

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.

1

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE SEVRES**

2.1.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.1.1.1. Situation actuelle

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. Depuis cette date le PLU de la commune de Sèvres n'a fait l'objet d'aucune évolution.

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.

Ce 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.**

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

Il conviendra de 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, et 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 du RTGP, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13. »*

2.1.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de SEVRES

2.1.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations 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, de faire évoluer cette pièce.

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

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
N et Secteur Ne	Art. 2	Un nouvel alinéa est ajouté à la fin de l'article 2 : <i>« 2.9 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 6	L'article 5 est complété de la manière suivante : <i>« 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.</i> <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 mètre au minimum. »</i>
	Art. 7	Un nouveau paragraphe est inséré à la fin de l'article 7 : <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en</i>

		<i>limites séparatives ou en retrait de 1 mètre au minimum. »</i>
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« 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%. »</i>

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

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

2.1.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de SEVRES fait apparaître les éléments du projet (Extrait ci-dessous)



2.1.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Règlement d'urbanisme (Secteur Ne)

2.1.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département des Hauts de Seine plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Sèvres,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Sèvres,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Sèvres,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Sèvres n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Sèvres
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Sèvres afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

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

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Sèvres soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



2

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
MISE EN COMPATIBILITE DU PLU
DE BOULOGNE-BILLANCOURT**

2.2.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.2.1.1. Situation actuelle

La ville de BOULOGNE-BILLANCOURT est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 8 avril 2004.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 22 mars 2012.

Depuis le PLU de la commune de Boulogne-Billancourt n'a fait l'objet d'aucune évolution.

Mais dans un courrier n°8 adressé au président de la commission d'enquête, le Secrétaire Général chargé de l'administration de l'Etat dans le département des Hauts de Seine précise que : « *La délibération approuvant la révision simplifiée du PLU de Boulogne-Billancourt en date du 16 juin 2011 a été annulée par un jugement du tribunal administratif de Cergy-Pontoise en date du 9 juillet 2013. Le secteur de la commune concerné par la révision simplifiée du PLU du 16 juin 2011 n'étant pas concerné par la procédure de mise en compatibilité avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris, le jugement du 9 juillet 2013 est sans incidences sur la procédure de mise en compatibilité.* ».

La future section du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de BOULOGNE-BILLANCOURT sur une longueur totale d'environ 1,1 km.

L'infrastructure sera mise en place au Sud-ouest de la Ville de BOULOGNE-BILLANCOURT en bordure de la Seine. Elle entre sur le territoire communal au niveau du Pont de Sèvres et en sort en franchissant une nouvelle fois le fleuve en direction de l'île Saint-Germain.

Le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- Par la section de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris qui longe la Seine sous le quai Georges Gorse.
- Par l'implantation de l'émergence de la gare « *Pont de Sèvres* » au niveau du Rond-point du Pont de Sèvres et de la gare souterraine le long du quai Georges Gorse, au niveau de son intersection avec la rue du Vieux Pont de Sèvres.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe aux abords du quai Georges Gorse, à l'Est de l'avenue Emile Zola.

Le projet est implanté sur deux zones distinctes du PLU de la ville de BOULOGNE-BILLANCOURT : une zone urbaine et une zone naturelle.

Tout le projet sur la commune de BOULOGNE-BILLANCOURT concerne la Zone d'Aménagement Concerté « *Ile Seguin – Rives de Seine* ».

Les secteurs UCb et UCd de la zone UC

L'unique zone urbaine traversée est la zone UC, concernée ici pour ses secteurs UCb et UCd, de manière très ponctuelle (environ 100 m) :

- D'une part, par l'infrastructure en souterrain en secteur UCb, au Sud-ouest de la Ville, au niveau du Rond-point du Pont de Sèvres. Il est à noter que l'émergence de la gare « *Pont de Sèvres* » intéresse également cette zone, ainsi qu'une partie des emprises de la gare souterraine.
- D'autre part, par la section en tunnel sur le secteur UCd, au même endroit. Une partie des emprises de la gare souterraine est également incluse dans la zone.

Le Règlement d'Urbanisme précise que « *cette zone correspond au lit majeur du fleuve.*

Elle se caractérise par de nombreux ensembles résidentiels et présente de vastes emprises dont l'ampleur a notamment permis l'expression des conceptions modernes de l'urbanisme dès les années 1930. Sa vocation est d'assurer une ouverture de la ville sur le fleuve, de privilégier le paysage naturel et d'accueillir une occupation mixte. Son affectation principale est le logement mais elle comprend également des bureaux, activités, commerces et services et des équipements publics et privés.

Cette zone est divisée en cinq secteurs, [...] le secteur UCb, qui recouvre les rives situées au sud de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, [...] le secteur UCd qui correspond aux îlots de front de berges du trapèze au périmètre situé entre le cours de l'île Seguin, la rue du Vieux Pont de Sèvres et la berge, et au sud-ouest du quartier du Pont de Sèvres [...] ».

Les secteurs NDa, NDb et NDc de la zone ND

Cette deuxième zone est la plus fortement impactée par le projet, sur environ 1 km, à la fois :

- Par la section de l'infrastructure courante en tunnel et la quasi totalité de la gare souterraine, en secteur NDb, en parallèle du quai Georges Gorse au droit de son intersection avec la rue du Vieux Pont de Sèvres. Un ouvrage technique annexe est également prévu aux abords du quai Georges Gorse, à l'Est de l'avenue Emile Zola (cet ouvrage impacte également le secteur NDa).
- Par l'infrastructure en souterrain en secteur NDc pour les franchissements de la Seine à l'approche du Pont de Sèvres et au droit de la rue de Meudon.

Le règlement d'urbanisme précise que « *la zone ND comprend quatre secteurs:*

- *NDb, cette zone recouvre notamment les ponts et le domaine public fluvial (terrains, berges, quais) dont les vocations complémentaires sont de permettre la préservation et la valorisation des berges aux abords du fleuve, pour l'usage de la promenade et des loisirs dans un cadre paysager et d'autoriser des installations à vocation de loisirs et d'agrément se rattachant au fleuve.*
- *NDc, c'est-à-dire le fleuve, aucun règlement n'est édicté pour NDc qui est inconstructible.*

Malgré son appartenance à une zone naturelle, le secteur NDb ne protège aucun milieu naturel et l'implantation en surface de l'ouvrage annexe n'aura, dans ce domaine, aucune incidence

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

Il conviendra de 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 « *VII. Les déplacements* », la partie « *VII.2. Les transports en commun* » sera complétée avec le texte suivant :

« Le projet de réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Pont de Sèvres » 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 BOULOGNE-BILLANCOURT

La future section du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de BOULOGNE-BILLANCOURT sur une longueur totale d'environ 1,1 km.

L'infrastructure sera mise en place au Sud-Ouest de la Ville de BOULOGNE-BILLANCOURT en bordure de la Seine. Elle entre sur le territoire communal au niveau du Pont de Sèvres et en sort en franchissant une nouvelle fois le fleuve en direction de l'île Saint-Germain.

Le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- Par la section de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris qui longe la Seine sous le quai Georges Gorse.
- Par l'implantation de l'émergence de la gare « Pont de Sèvres » au niveau du Rond-point du Pont de Sèvres et de la gare souterraine le long du quai Georges Gorse, au niveau de son intersection avec la rue du Vieux Pont de Sèvres.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe aux abords du quai Georges Gorse, à l'Est de l'avenue Emile Zola.

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 nécessaire du RTGP, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13. »*

2.2.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Le PADD ne remet pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

2.2.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

Des orientations particulières d'aménagement sont définies pour l'île Seguin.

Le document précise que *« le secteur de l'île Seguin est, dans le contexte de Boulogne-Billancourt et à l'échelle métropolitaine du Grand Paris, un lieu singulier, porteur à la fois d'une mémoire collective et d'un imaginaire fort, liés à une histoire industrielle et à une situation géographique emblématiques »*.

Le projet est défini sur la base de quatre thèmes dont l'un évoque la mise en œuvre d'une stratégie de développement durable au travers de la politique de transports collectifs.

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

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

IL convient de modifier la rédaction du règlement d'urbanisme de la ville de BOULOGNE-BILLANCOURT sur les points suivants :

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UCb	Art. 1	<p>La rédaction insérée en fin de l'alinéa 1.3 est la suivante : <i>« 1.3 Les exploitations de carrières et les affouillements et exhaussements de sols nécessitant une autorisation au titre de l'article R442-2 du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux de construction ou aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
	Art. 7	<p>La rédaction insérée en fin d'alinéa 7.2 Cas particuliers est la suivante : <i>« e) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum ».</i></p>
	Art. 9	<p>La rédaction insérée en fin d'alinéa 9.2 est la suivante : <i>«- 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%. »</i></p>
	Art. 12	<p>Une ligne spécifique aux constructions et installations nécessaires aux réseaux de transports publics est insérée dans la case « EQUIPEMENT » : <i>« Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »</i></p>
	Art. 13	<p>La rédaction insérée est la suivante : <i>« Uca, b 13.1.3 Au moins 50% des espaces libres résultant de l'application de l'article 9 doivent être de pleine terre, c'est-à-dire présenter une épaisseur de terre végétale minimale de 2,30 m. Pour les équipements collectifs d'enseignement, 30% des espaces libres seront traités en pleine terre. Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
	Art. 14	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris n'entrent pas dans le calcul des possibilités maximales d'occupation des sols. »</i></p>
UCd	Art. 1	<p>La rédaction insérée en fin de l'alinéa 1.3 est la suivante : <i>« 1.3 Les exploitations de carrières et les affouillements et exhaussements de sols nécessitant une autorisation au titre de l'article R442-2 du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux de construction ou aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
		<p>Une ligne spécifique aux constructions et installations</p>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UCd	Art. 12	<p>nécessaires aux réseaux de transports publics est insérée dans la case « EQUIPEMENT » :</p> <p><i>« Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris :</i></p> <p><i>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »</i></p>
	Art. 14	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</p> <p><i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris n'entrent pas dans le calcul des possibilités maximales d'occupation des sols. »</i></p>
NDa	Art. 2	<p>L'alinéa 2.1 est complété en fin d'article par le libellé suivant :</p> <p><i>« - les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation. »</i></p>
	Art. 6	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</p> <p><i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>
	Art. 7	<p>La rédaction insérée dans un deuxième alinéa est la suivante :</p> <p><i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum ».</i></p>
	Art. 13	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</p> <p><i>Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
	Art. 14	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</p> <p><i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris n'entrent pas dans le calcul des possibilités maximales d'occupation des sols. »</i></p>
NDb	Art. 2	<p>L'alinéa 2.1 est complété en fin d'article par le libellé suivant :</p> <p><i>« - les constructions et installations (y compris les installations classées pour la protection de l'environnement) nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation. »</i></p>
	Art. 6	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</p> <p><i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></p>
	Art. 7	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</p> <p><i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au</i></p>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
NDb		<i>minimum</i> ».
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « <i>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%.</i> »
	Art. 14	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris n'entrent pas dans le calcul des possibilités maximales d'occupation des sols.</i> »

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

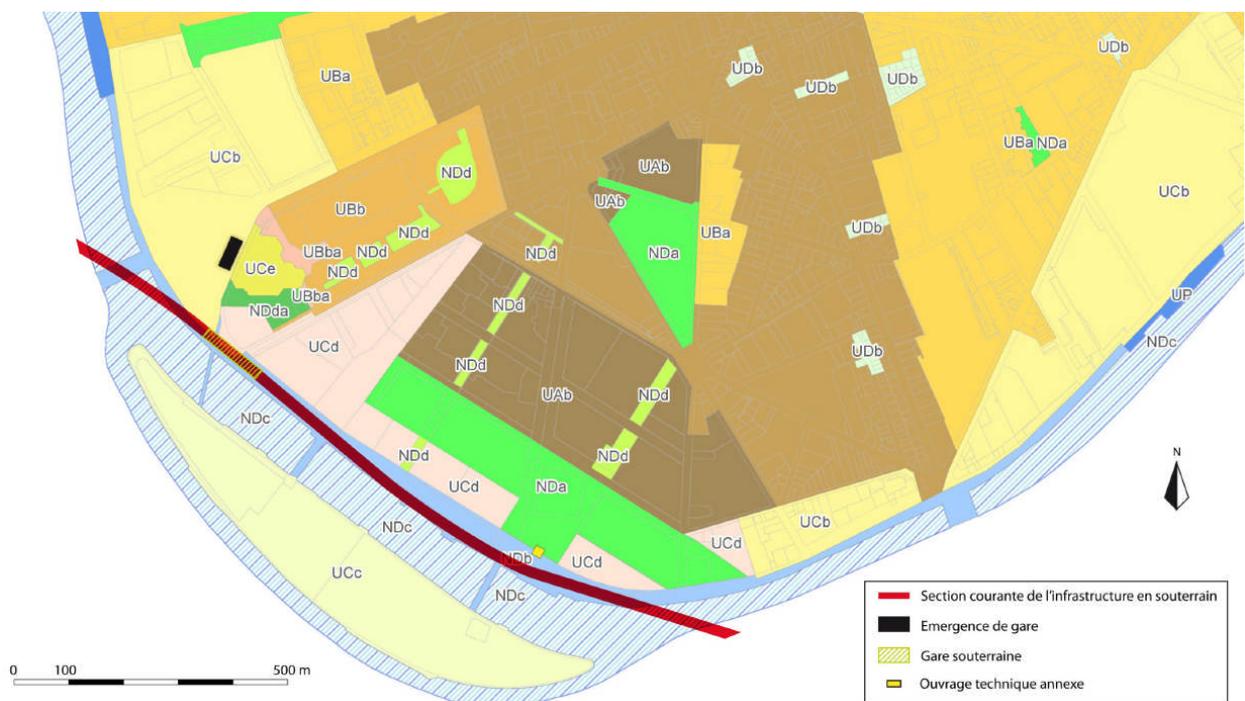
Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé en surface. Toutefois l'infrastructure souterraine passe sous plusieurs emplacements, sans les remettre en cause.

Il s'agit :

- De l'emplacement réservé n°406 : « Réaménagement de la RD1 – Voie Rive Droite de Seine ».
- De l'emplacement réservé n°428 : « Pont Daydé ».
- De l'emplacement réservé n°430 : « Pont de l'île Seguin – Ouvrage de franchissement piéton et routier ».
- De l'emplacement réservé n°431 : « Passerelle au Nord de l'île ».

2.2.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de BOULOGNE-BILLANCOURT (Extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet



2.2.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Règlement d'urbanisme (Secteurs UCb, UCd, NDa et NDb)

2.2.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département des Hauts de Seine plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Boulogne-Billancourt,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Boulogne-Billancourt,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Boulogne-Billancourt,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Boulogne-Billancourt n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête mais qu'un courrier (N°8) adressé au président de la commission d'enquête par le Secrétaire Général chargé de l'administration de l'Etat dans le département des Hauts de Seine fait état : « *d'une délibération approuvant la révision simplifiée du PLU de Boulogne-Billancourt en date du 16 juin 2011 a annulée par un jugement du tribunal administratif de Cergy-Pontoise en date du 9 juillet 2013, mais que le secteur de la commune concerné par la révision simplifiée du PLU du 16 juin 2011 n'étant pas concerné par la procédure de mise en compatibilité avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris, le jugement du 9 juillet 2013 est sans incidences sur la procédure de mise en compatibilité.* ».

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Boulogne-Billancourt
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Boulogne-Billancourt afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents

réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

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

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Boulogne-Billancourt soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



3

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU D'ISSY-LES-MOULINEAUX**

2.3.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.3.1.1. Situation actuelle

La ville d'ISSY-LES-MOULINEAUX est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 8 décembre 2005.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une révision simplifiée a été approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 12 avril 2012.

Depuis le PLU de la commune d'Issy-les-Moulineaux n'a fait l'objet d'aucune évolution.

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'ISSY-LES-MOULINEAUX sur une longueur totale d'environ 2,5 kilomètres. Le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- Premièrement, par une section de l'infrastructure courante de transport en tunnel.
- Deuxièmement, par la gare « Issy RER » (complétée par l'emprise de gare souterraine).
- Enfin, par l'implantation d'ouvrages techniques annexes à la hauteur du stade de l'avenue du Bas Meudon, de la place de la Résistance et du Parc Henri Barbusse.

Le projet est implanté sur dix zones urbaines distinctes du PLU de la ville d'ISSY-LES-MOULINEAUX, dont trois sont des Zones d'Aménagement Concerté – ZAC – (UZ 4 « Quartier du Colombier », UZ 5 « Quai des Chartreux », UZ 7 « Multisite Centre ville – Mairie d'Issy »).

La zone UA

Cette première zone est impactée par le projet à plusieurs titres :

- Elle est traversée à plusieurs reprises par l'infrastructure courante souterraine, sur une longueur totale de 370 mètres environ :
- Une première section au niveau de la place Jules Gévelot.
- Une deuxième section au niveau de la rue Aristide Briand.
- Une troisième section entre la place Léon Blum et le boulevard Rodin, dans le quartier des Epinettes.
- La zone UA accueille également la future gare « Issy RER » (complétée par l'emprise de la gare souterraine) au niveau de la place Léon Blum, à l'angle rue Aristide Briand / avenue de Verdun.

Le Règlement d'Urbanisme précise : « *La zone UA correspond au centre urbain traditionnel. C'est une zone généralement dense qui reçoit, de façon complémentaire à l'habitat, les activités telles que bureaux, services, commerces, artisanat et équipements collectifs. Elle se développe le long de la route des Gardes, dans le cœur de ville et dans les pôles de centralité. Les bâtiments y sont construits en ordre continu* ».

Le secteur UBb de la zone UB

La deuxième zone urbaine traversée par le réseau de transport public du Grand Paris est la zone UB, uniquement concernée ici pour son secteur UBb, sur une longueur de 310 mètres environ.

Elle correspond au Fort d'Issy situé sur les hauteurs de la ville.

Le Règlement d'Urbanisme indique : « *La zone UB : quartiers de transition entre les quartiers centraux et les autres quartiers. Il s'agit d'une zone urbaine mixte, dense, d'habitat et d'activités tertiaires, où les commerces et les services peuvent s'implanter* ».

largement. La zone UB se développe notamment en Centre Ville, dans le quartier du Val de Seine (zone UBa) et sur le Fort (zone UBb) ».

Les secteurs UCb et UCc de la zone UC

La zone UC est impactée par le projet à plusieurs titres :

- En secteur UCb, le territoire aux abords de la rue Aristide Briand est concerné à double titre par ce projet :
- D'une part, par l'infrastructure courante de transport en tunnel sur 300 mètres environ.
- D'autre part, par l'emprise de la gare souterraine « Issy RER ».
- En secteur UCc, aux marges Nord et Sud du Fort d'Issy, le projet traverse celui-ci en deux fois sur 290 mètres environ.

Le Règlement d'Urbanisme précise : « *La zone UC : quartier d'habitat collectif discontinu. Il s'agit d'une zone d'habitat collectif, semi-dense, dotée d'espaces libres et verts plus importants qu'en zones UA et UB, où les commerces et services peuvent s'implanter largement. »*

La zone UC est divisée en trois secteurs :

- *Le secteur UCa se situe dans le quartier des Epinettes. C'est dans la partie haute du quartier des Epinettes que se situe le Fort. Ses abords composent à eux seuls le secteur UCc.*
- *Le secteur UCb est plus complexe car il se situe dans les villages suivants : les Varennes, le Centre Ville, les hauts d'Issy, les Arches ».*

Le secteur UDb de la zone UD

La zone UD est uniquement concernée pour son secteur UDb par une section en souterrain de 240 mètres environ, à l'Ouest de la commune, sur l'île Saint-Germain.

Le Règlement d'Urbanisme indique que « *La zone UD correspond aux secteurs destinés principalement aux habitations de type pavillonnaire et aux petits immeubles collectifs. Elle reçoit, en complément de l'habitat, les activités telles que commerces, artisanat, services et équipements collectifs.*

Les différents secteurs de la zone UD sont UDa, UDb et UDe. (...) Le secteur UDb se situe exclusivement sur la partie ouest de l'île Saint-Germain. (...) »

Le secteur UEa de la zone UE

Le secteur UEa de la zone UE est traversé à deux reprises, par le projet, sur une longueur totale de 350 mètres environ :

- Une première section localisée à l'Ouest de l'île Saint-Germain, au niveau du stade. Cette section est également concernée par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.
- Une deuxième section, entre le Fort d'Issy (rue Claude Bernard) et la limite avec les communes de Vanves et de Clamart (avenue du Général de Gaulle). Il s'agit, comme la précédente, de « *quartiers pavillonnaires, souvent organisés autour d'impasses ou de voies privées, et correspondant à d'anciens petits lotissements. »*

« La zone UE est divisée en deux secteurs : Le secteur UEa est situé dans la plupart des villages (sauf Arches et Val de Seine). Le secteur UEb se développe dans les villages des Hauts d'Issy et des Epinettes ».

La zone UL

Cette zone couvre ici un court secteur en bordure de Seine, au niveau du quai de Stalingrad, ainsi que l'emprise du Parc Henri Barbusse. Elle est concernée :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante en souterrain sur 160 mètres environ.

- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé : « *La zone UL : espaces verts publics recevant des équipements publics, notamment à caractère, sportif, de loisirs.*

La zone UL est répartie sur l'ensemble des villages d'Issy-les-Moulineaux sauf sur celui des Arches. Elle est parfois également classée en espace boisée classé ».

La zone US

Cette zone est faiblement impactée par une section de l'infrastructure courante en souterrain : seulement 20 mètres environ au niveau de la place Léon Blum.

Selon le Règlement d'Urbanisme, « *la zone US est définie par les emprises ferroviaires. Elle traverse donc la ville d'Issy-les-Moulineaux dans les villages servis par les transports ferrés : le Val de Seine - le Centre Ville - les Epinettes - les Arches - la Ferme ».*

Les secteurs UZ4A et UZ4Ba de la zone UZ4

La zone UZ4 est concernée pour ses secteurs UZ4A et UZ4Ba par une section en souterrain de 150 mètres environ, au niveau de la rue Aristide Briand.

Le Règlement d'Urbanisme indique que « *les zones UZ correspondent aux zones d'aménagement concerté (ZAC) en cours.*

Le Centre Ville est concerné par (...) les ZAC du Quai des Chartreux (UZ4) ».

La zone UZ5

La zone UZ5 est concernée par une section en souterrain de 210 mètres environ, entre le quai de Stalingrad et la place de la Résistance. Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.

Le Règlement d'Urbanisme indique que « *les zones UZ correspondent aux zones d'aménagement concerté (ZAC) en cours.*

Le Centre Ville est concerné par la ZAC du Quartier du Colombier (UZ5) ».

Le secteur UZ7 LM de la zone UZ7

La zone UZ7 est concernée pour son secteur UZ7 LM par une section en souterrain de 90 mètres environ, entre le boulevard Rodin et le Parc Henri Barbusse.

Le Règlement d'Urbanisme indique que « *les zones UZ correspondent aux zones d'aménagement concerté (ZAC) en cours.*

Le Centre Ville est concerné par trois sites de la ZAC Multisite Centre Ville – Mairie d'Issy (UZ7) ».

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

Il convient de 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 « *7. Déplacements et réseaux* » sera inséré le texte suivant :

« Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Issy RER » 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 d'ISSY-LES-MOULINEAUX

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire Sud d'ISSY-LES-MOULINEAUX, d'Ouest en Est, sur une longueur totale d'environ 2,5 km.

Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris entre les voies ferrées à l'Ouest et l'avenue du Général de Gaulle à l'Est, en limite de Vanves et de Clamart. Il traverse en souterrain les quartiers de la Ferme, des Arches, des Epinettes et du Fort.
- Une nouvelle gare « Issy RER » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) située place Léon Blum. Elle permet d'assurer un lien entre les quartiers du Haut et du Bas d'Issy dans le cadre d'un projet urbain autour de la place Léon Blum. Cette gare a vocation à être également connectée au prolongement futur de la ligne 12 et au projet de tramway Croix-de-Berny – Clamart – Issy, faisant de la place Léon Blum un véritable pôle multimodal.
- Le territoire est également concerné par l'implantation d'ouvrages techniques annexes à la hauteur du stade de l'avenue du Bas Meudon, de la place de la Résistance et du Parc Henri Barbusse.

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 volet du **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** relatif aux transports a été complété, afin d'inclure explicitement l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris sur la commune au sein des objectifs et orientations générales qui figurent dans le PADD.

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 soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13. »*

2.3.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Il convient de mettre en compatibilité le PADD en y mentionnant de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte modifié est le suivant :

« **DEVELOPPER LE RESEAU**

■ **Le tramway T2 sera prolongé jusqu'à la Porte de Versailles, et connecté au réseau métropolitain 8 et 12, et au futur tramway des Maréchaux Sud.**

(...) Dans le cadre du prolongement du T2, un accès nord à la gare RER C Issy Val de Seine sera créé permettant également l'accès à la station T2 du même nom.

■ Dans le cadre d'une étude générale de la RATP sur le transport collectif en site propre (TCSP) dans le Val de Seine étendu, plusieurs projets de nouvelles liaisons permettant de relier notamment les villes de petite couronne entre elles ainsi que le Val de Seine à Clamart et au-delà sont examinés. Une section de TCSP a fait l'objet d'études approfondies pour relier le T2 dans le Val de Seine (Meudon) à Boulogne (centre ville) et à St-Cloud (gare de St-Cloud). (...).

■ **Le futur réseau de transport public du Grand Paris avec l'implantation des gares « Issy RER » et « Fort d'Issy-Vanves-Clamart ». Ce réseau en rocade qui met en relation des secteurs d'habitat dense de la banlieue parisienne doit servir la réalisation du projet de développement et d'aménagement régional, en reliant entre eux les pôles économiques, les grands équipements métropolitains, les gares TGV et les aéroports. »**

2.3.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

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

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

IL convient de modifier la rédaction du règlement d'urbanisme de la ville d'ISSY-LES-MOULINEAUX sur les points suivants :

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UA	Art. 2	La rédaction insérée au 1^{er} alinéa est la suivante : «-l'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration préalable, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des futurs habitants ou des usagers des constructions tels que boulangeries, laveries, drogueries, dépôts d'hydrocarbures liés à des garages ou stations-services, chaufferies, climatisations, installations de production d'énergie renouvelable et pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
	Art. 6	Un nouvel alinéa 6.5 est inséré à la suite de l'alinéa 6.4 : « 6.5 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées en sous-sol, peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. Les dispositions de l'alinéa 6.2 sont applicables à ces constructions ».
	Art. 9	La rédaction insérée en fin du paragraphe 9.4 est la suivante : «La limitation d'emprise au sol ne s'applique pas aux bâtiments des équipements publics définis à l'article L 112-2-3 ^{ème} alinéa du Code de l'Urbanisme et aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
		La rédaction insérée en fin du paragraphe 12.2 est la suivante : « Pour répondre aux orientations du Plan de Déplacements

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
	Art. 12	<i>Urbains de la région Ile-de-France, le nombre de places est limité aux seuls besoins des gestionnaires des bâtiments : 2 places/salle d'une capacité supérieure à 20 personnes, 1 place/classe, 1 place/10 berceaux, et en fonction des besoins propres aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 13	La rédaction insérée en fin du paragraphe 13.1 est la suivante : <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
UC (Secteurs UCb et UCc)	Art. 2	La rédaction insérée au 1 ^{er} alinéa est la suivante : <i>« -l'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration préalable, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des futurs habitants ou des usagers des constructions tels que boulangeries, laveries, drogueries, dépôts d'hydrocarbures liés à des garages ou stations-services, chaufferies, climatisations, installations de production d'énergie renouvelable et pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
UE (Secteur UEa)	Art. 6	Un nouvel alinéa 6.5 est inséré à la suite de l'alinéa 6.4 : <i>« 6.5 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées en sous-sol, peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. Les dispositions de l'alinéa 6.2 sont applicables à ces constructions ».</i>
UL	Art. 2	Le premier tiret du 1 ^{er} alinéa est complété de la manière suivante : <i>« - correspondent à des services publics ou d'intérêt collectif, de sport, de loisirs, de protection de l'environnement, et aux équipements commerciaux d'accompagnement (restaurant...) ou aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris »</i>
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« 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%. »</i>
UZ 5 (Secteurs UZ 5A UZ 5B UZ 5C)	Art. 6	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i>
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« 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%. »</i>
	Art. 14	La rédaction insérée en fin du 1 ^{er} paragraphe est la

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
		<p>suyvante :</p> <p><i>« La surface constructible hors œuvre nette totale de la zone est de 66 500 m², hors équipement public et réaménagement de la gare, hors constructions liées à l'exploitation du réseau ferré et hors constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>

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

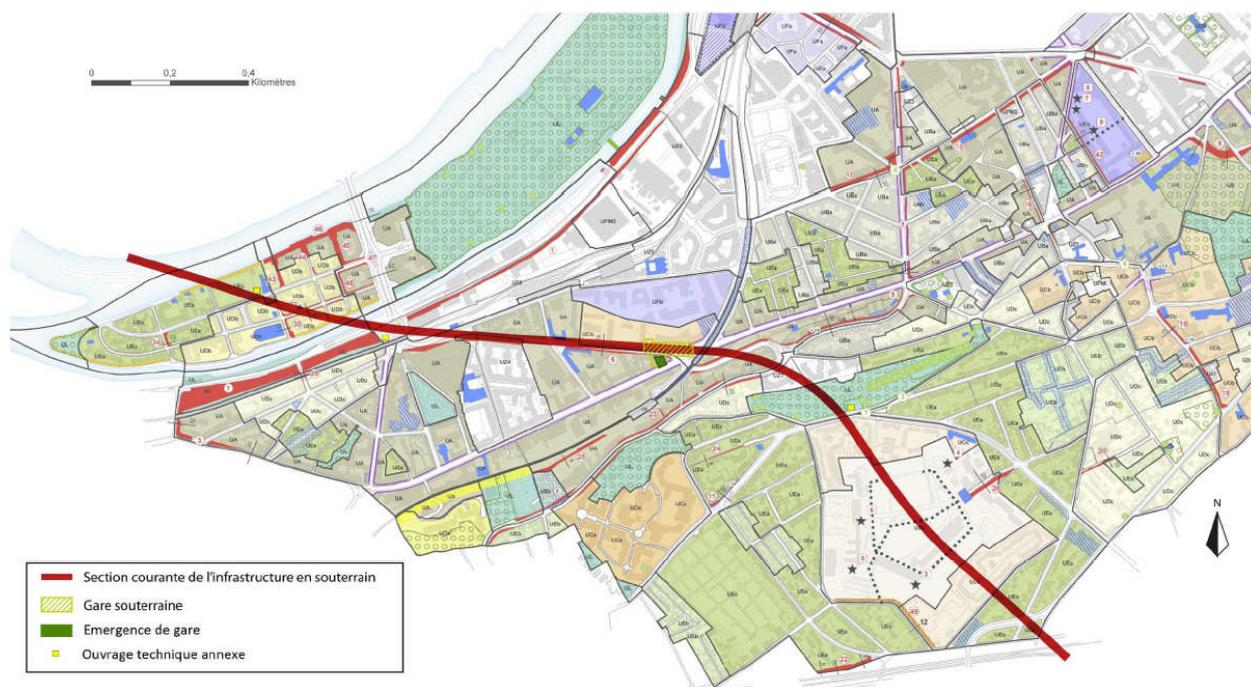
L'infrastructure souterraine passe sous plusieurs emplacements, sans les impacter.

Il s'agit :

- De l'emplacement réservé pour voirie n°6 (RD 2, boulevard Rodin, avenue Pasteur, rue Aristide Briand), au bénéfice du Département. Précisons que la future gare « Issy RER » sera implantée en limite de cet emplacement réservé et ne l'impactera pas.
- De l'emplacement réservé n°33 (rue Pierre Poli), dont le bénéficiaire est la commune d'Issy-les-Moulineaux.
- D'un emplacement réservé en ZAC Quartier du Colombier pour « *élargissement de la rue Aristide Briand (RD2)* » au bénéfice du Département.
- D'un emplacement réservé en ZAC Quai des Chartreux pour « *aménagement de la RD 7 et des berges de Seine* » au bénéfice du Département.
- D'un emplacement réservé en ZAC Multisite Centre ville – Mairie d'Issy pour « *équipement scolaire* » au bénéfice de la commune.

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

Le plan de zonage en vigueur de la ville d'ISSY-LES-MOULINEAUX (Extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet



2.3.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Rapport de présentation du PADD

- Règlement d'urbanisme (Zones UA, UC, UE, UL et UZ 5)

2.3.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département des Hauts de Seine plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle d'Issy-les-Moulineaux,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle d'Issy-les-Moulineaux,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune d'Issy-les-Moulineaux,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU d'Issy-les-Moulineaux n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune d'Issy-les-Moulineaux,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune d'Issy-les-Moulineaux afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

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

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Issy-les-Moulineaux soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



4

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE VANVES**

2.4.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.4.1.1. Situation actuelle

La ville de VANVES est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011.

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

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de VANVES sur une quarantaine de mètres au niveau de la pointe Sud-ouest de la commune.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- Par une section de l'infrastructure courante de transport en tunnel.
- Par une partie des emprises de la gare souterraine Fort d'Issy-Vanves-Clamart.

Le projet traverse une seule zone du PLU de la ville de VANVES : le secteur UDa de la zone UD.

Cette zone est traversée de manière très ponctuelle à l'intersection de la rue du Clos Montholon et de l'avenue du Général de Gaulle.

Le Règlement d'Urbanisme précise que « *la zone UD correspond aux secteurs destinés principalement aux habitations de type petits collectifs et pavillonnaire. En complément de l'habitat, des activités ponctuelles telles commerces, artisanat, services et équipements collectifs sont présentes* ». Le secteur UDa correspond à un tissu urbain plus aéré et une trame parcellaire spécifique.

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

Il convient de 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 « *III-3. Déplacements et infrastructures* », le texte suivant sera intégré dans la partie relative aux transports collectifs, entre les paragraphes consacrés au métro et ceux consacrés au tramway :

« Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »⁴ 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 VANVES

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris tangente l'extrême Sud-ouest du territoire communal de VANVES sur une quarantaine de mètres environ, à l'intersection de la rue du Clos Montholon et de l'avenue du Général de Gaulle.

La commune est concernée à la fois par une section de l'infrastructure souterraine courante ainsi que par une partie des emprises souterraines de la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart ».

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 nécessaire du RTGP, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13. »*

2.4.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de VANVES. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

2.4.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

Le PLU en vigueur de la ville de VANVES ne comporte pas d'Orientations Particulières d'Aménagement.

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UD (Secteur Uda)	Art. 2	<p>La rédaction insérée en fin d'alinéa 4 est la suivante :</p> <p><i>«4) les installations classées pour la protection de l'environnement soumises [...] dès lors qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers du quartier, ou qu'elles soient liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
	Art. 12	<p>La rédaction insérée en fin de partie 13.1.3 est la suivante :</p> <p><i>« 12.1 Normes minimales de stationnement automobile pour les nouvelles constructions [...].</i></p> <p><i>12.1.3 Pour les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :</i></p> <p><i>- 1 place pour 200 m² de SHON, sauf application de la</i></p>

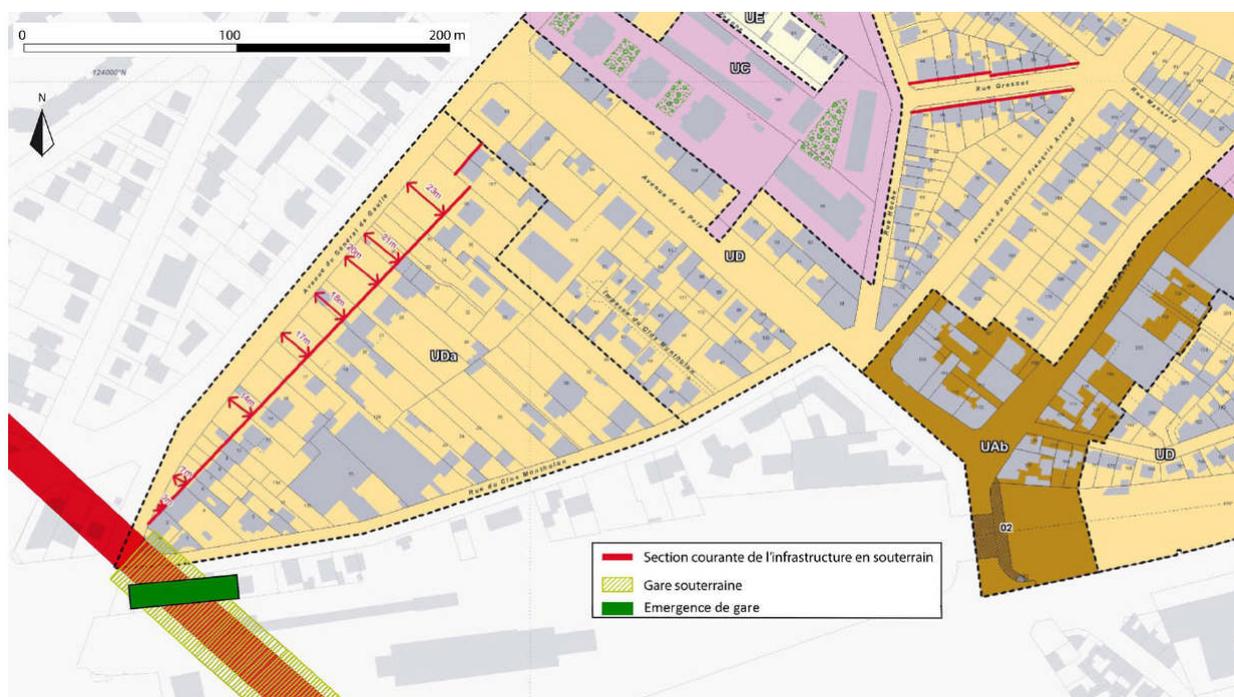
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
		<p><i>disposition particulière ci-après .</i></p> <p><i>– Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, les capacités de stationnement seront appréciées en fonction des besoins estimés. »</i></p>

2.4.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

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

2.4.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de VANVES (Extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.4.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Règlement d'urbanisme (Secteur Uda)

2.4.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département des Hauts de Seine plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Vanves,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Vanves,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Vanves,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Vanves n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Vanves,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Vanves afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

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

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Vanves soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



5

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE CLAMART**

2.5.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.5.1.1. Situation actuelle

La ville de CLAMART est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 9 novembre 2005.

Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à une réunion d'examen conjoint en octobre 2012.

Postérieurement à la tenue de cette réunion, le PLU de la commune de Clamart a fait l'objet d'une procédure de modification, approuvée par le Conseil Municipal le 24 avril 2013. Cette évolution a porté sur certaines dispositions visées par la présente procédure de mise en compatibilité, sans en remettre en cause le contenu et sans toutefois créer de nouveaux points d'incompatibilité. Ainsi les dispositions prévues par la présente procédure de mise en compatibilité demeurent inchangées.

Dans un courrier n°8 adressé au président de la commission d'enquête, le Secrétaire Général chargé de l'administration de l'Etat dans le département des Hauts de Seine précise les changements intervenus dans la PLU de Clamart en mentionnant: **« Il est proposé que la procédure de mise en compatibilité du PLU de Clamart n'emporte plus de modification des articles UB2 et UF2 du règlement du PLU, , les autres éléments mentionnés dans le dossier de mise en compatibilité demeurent inchangés ».**

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CLAMART sur une longueur totale d'environ 300 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 la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » (et ses emprises souterraines) à proximité de la place de la Gare et de l'intersection entre l'avenue Jean Jaurès et la rue du Clos Montholon.

Le projet est implanté sur cinq zones urbaines distinctes du PLU de la ville de CLAMART.

La zone UA

La zone UA est traversée sur une section d'environ 45 mètres en limite Nord-est de la commune au niveau du boulevard des Frères Vigouroux et de l'impasse de Vanves.

Le Rapport de présentation précise que *« la zone UA correspond principalement au centre urbain traditionnel. Elle reçoit, de façon complémentaire à l'habitat, les activités tels que commerces, artisanat, bureaux, services et équipements collectifs. La zone UA concerne notamment [...] les quartiers suivants la partie centrale du quartier de la Gare aux abords des avenues Jean Jaurès et Victor Hugo ».*

La zone UB

Cette deuxième zone urbaine est impactée à la fois par une section de l'infrastructure courante de transport en tunnel sur 25 m environ et par la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » (et ses emprises souterraines) à l'intersection de l'avenue Jean Jaurès et de la rue du Clos Montholon.

Le Rapport de présentation précise que *« la zone UB correspond aux secteurs où la mixité des fonctions est recherchée entre habitat (de type collectif et individuel) et activités, essentiellement de type tertiaire. Les commerces, services et équipements collectifs y sont également autorisés de manière à renforcer cette diversité des fonctions. La zone UB concerne notamment [...] les quartiers suivants un secteur situé de part et d'autre de la voie ferrée dans le quartier de la Gare. »*

La zone UE

Cette troisième zone est concernée par une section de l'infrastructure courante souterraine, en limite communale avec Malakoff, sur une longueur totale d'environ 160 mètres :

Le Rapport de présentation précise que « *la zone UE correspond aux secteurs destinés principalement aux habitations isolées ou groupées de type pavillonnaire.*

Cette zone permet de recevoir, en complément de l'habitat, les activités telles que commerces, artisanat, services et équipements collectifs. Les bureaux ne sont autorisés que pour des locaux de surface hors œuvre nette inférieure à 100 m² ».

La zone UF

La zone urbaine UF concernée par une section de l'infrastructure courante souterraine (sur 95 m environ), et une partie des emprises souterraines de la gare, se situe au Nord-est de la commune, aux abords de la place de la Gare, entre la voie ferrée de Paris-Montparnasse à Versailles et le boulevard des Frères Vigouroux.

Le Rapport de présentation précise que « *la zone UF est une zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts et d'activités tertiaires* ».

La zone UM

La zone urbaine UM est traversée par une section de l'infrastructure courante souterraine (sur 30 m environ). Cette zone « *délimite le domaine ferroviaire, situé au nord de la commune* ».

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

Il convient de 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 « *C- Les déplacements* » sera inséré le texte suivant après la partie consacrée au projet de tramway :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Fort d'Issy–Vanves-Clamart » 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 CLAMART

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CLAMART sur une longueur totale d'environ 300 mètres.

Après avoir traversé en souterrain un étroit secteur pavillonnaire, l'infrastructure concerne ensuite des emprises ferroviaires puis un site accueillant des activités économiques. Le tunnel quitte CLAMART après avoir longé d'autres zones d'habitat.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.*
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » à proximité de la place de la Gare et de l'intersection entre l'avenue Jean Jaurès et la rue du Clos Montholon.*

Exposé des motifs des changements apportés

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 soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.*

Nota : La procédure de modification du PLU de Clamart approuvée par le Conseil Municipal le 24 avril 2013 a normalement du intégrer ces éléments relatifs au projet de réseau de transport public du Grand Paris, au sein du Chapitre « C – Les Déplacements » du rapport de présentation.

2.5.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris n'est pas explicitement mentionné dans la partie du PADD qui renvoie au projet de tramway.

Il y a donc lieu à faire évoluer cette pièce.

Le volet « *Déplacements* » sera modifié afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris

Le texte modifié sera le suivant :

« 1. Améliorer la desserte des transports en commun

- *Développer le réseau, afin d'améliorer les liaisons inter quartiers, notamment entre la Gare, Percy, le Centre et les quartiers du plateau. Cette mesure implique la création de nouveaux réseaux de bus, et une augmentation de la fréquence des passages des lignes existantes.*
- *Accueillir la nouvelle gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » du réseau de transport public du Grand Paris.*
- *Assurer les correspondances entre la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart », la gare Transilien de Clamart, le tramway et le reste de la commune. »*

NB : Ces éléments devraient normalement avoir été intégrés au PADD suite à la procédure de modification du PLU de Clamart approuvée par le Conseil municipal du 24 avril 2013.

2.5.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

Le PLU en vigueur de la ville de VANVES ne comporte pas d'Orientations Particulières d'Aménagement.

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
	Art. 2	Déjà modifié (Cf. courrier n°8 adressé au président de la commission d'enquête par le Secrétaire Général chargé de l'administration dans le département des Hauts de Seine)

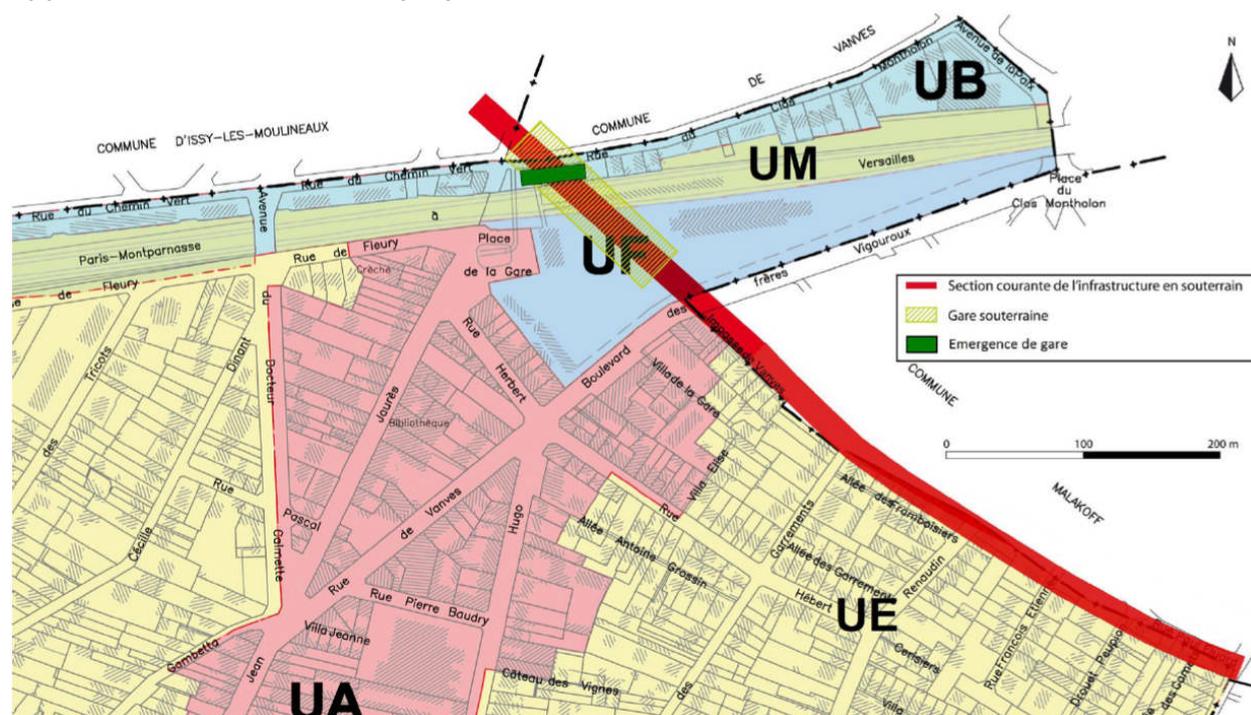
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UB	Art. 7	La rédaction insérée en fin d'article 7 est la suivante : « 7.5 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. ».
	Art. 13	La rédaction insérée est la suivante : « 13.3 – Les normes précitées pourront être divisées par 2 pour tout équipement public ou d'intérêt collectif et qui par nature nécessite de vastes espaces non bâtis : équipements scolaires, centres de secours, équipements sportifs, etc. Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
UF	Art. 2	Déjà modifié (Cf. courrier n°8 adressé au président de la commission d'enquête par le Secrétaire Général chargé de l'administration dans le département des Hauts de Seine)
UM	Art. 2	Un nouvel alinéa 2.2 est inséré avec le libellé suivant : « 2.2 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation. »

2.5.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

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

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

Le plan de zonage en vigueur de la ville de CLAMART (Extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.5.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Rapport de présentation du PADD
- Règlement d'urbanisme (Zones UB, UF, et UM)

2.5.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département des Hauts de Seine plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Clamart,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Clamart,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Clamart,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Clamart n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête mais qu'un courrier (N°8) a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête par le Secrétaire Général chargé de l'administration de l'Etat dans le département des Hauts de Seine,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Clamart,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Clamart afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non

négligeables,

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

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Clamart soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



6

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
POS DE MALAKOFF**

2.6.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.6.1.1. Situation actuelle

La ville de MALAKOFF est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 janvier 2000.

Le POS de la commune de Malakoff a fait par la suite l'objet de diverses évolutions, la dernière en date portant sur deux modifications simplifiées, approuvées par le Conseil Municipal le 21 mars 2012. Depuis le POS de la commune de Malakoff n'a fait l'objet d'aucune évolution.

La future section du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MALAKOFF sur une longueur totale d'environ 1,6 kilomètre.

L'infrastructure concerne le Sud du territoire de la ville de MALAKOFF selon une orientation globale Est – Ouest.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure souterraine courante.
- D'autre part, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes, l'un aux abords du boulevard du Colonel Fabien, l'autre à proximité de la rue Jean Mermoz.

Le projet est implanté sur quatre zones urbaines distinctes du POS de la ville de MALAKOFF.

Les secteurs UBa et UBd de la zone UB

La zone UB est concernée pour environ 500 mètres.

- L'infrastructure passe, d'une part, sous les emprises militaires du Fort de Vanves classées en secteur UBa entre le boulevard Henri Barbusse à l'Ouest et la rue Jean Mermoz à l'Est. Notons que sur cette zone viendra s'implanter un ouvrage technique annexe, rue Jean Mermoz.
- La zone UB est ensuite concernée pour son secteur UBd correspondant à un îlot bâti ceinturé par la rue Paul Vaillant Couturier au Sud, par l'avenue Pierre Brossolette à l'Est et par le Boulevard Camélinat au Nord.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « *zone mixte d'habitat et d'activités où les activités bénéficient d'une possibilité d'implantation préférentielle. Elle se subdivise en quatre secteurs :*

- *UBa, secteur correspondant à l'emprise militaire du Fort de Vanves.*
- *UBd, secteur à vocation unique correspondant aux grandes emprises de bureaux et d'activités existantes. [...] »*

Le secteur UCb de la zone UC

Cette deuxième zone urbaine, traversée sur 500 mètres environ, est impactée sur son secteur UCb par le projet, à la fois :

- Par la section courante en souterrain, d'abord entre la rue Louis Girard et le boulevard André Barbusse à proximité des emprises du Fort de Vanves, ensuite aux abords des rues André Rivoire et Jean Mermoz. L'infrastructure quitte ensuite le territoire communal pour y pénétrer à nouveau au niveau du boulevard Stalingrad.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe à proximité de la rue Jean Mermoz.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UC est une « *zone à caractère d'habitat de type collectif assez dense où les bâtiments relativement hauts sont construits en ordre discontinu. Elle se subdivise en deux secteurs : [...] UCb, secteur d'habitat collectif assez dense accompagné de grands espaces verts et situé dans la partie sud de la commune. »*

Le secteur UDb de la zone UD

Cette troisième zone est la plus fortement impactée par le projet sur une longueur de l'ordre de 630 mètres entre le boulevard des Frères Vigouroux à l'Ouest à la rue Louis Girard qui longe l'enceinte du Fort de Vanves.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « zone à dominante d'habitat individuel peu dense. Elle se subdivise en deux secteurs : [...] UDb, secteur à dominante pavillonnaire où les constructions sont implantées en ordre discontinu ».

La zone UE

La zone urbaine UE est traversée par la section en souterrain à trois reprises, sur 200 mètres environ :

- Au niveau du Fort de Vanves.
- Au niveau du boulevard Stalingrad.

Sur cette zone viendra s'implanter un ouvrage technique annexe, boulevard du Colonel Fabien.

2.6.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du POS

Il conviendra de 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, au sein du chapitre « Les équipements publics », la partie relative aux infrastructures de transport et, plus particulièrement, aux transports en commun (page 77) sera complétée avec 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 MALAKOFF

La future section du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MALAKOFF sur une longueur totale d'environ 1,6 km.

L'infrastructure concerne le Sud du territoire de la ville de MALAKOFF selon une orientation globale Est – Ouest.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- *D'une part, par l'infrastructure souterraine courante.*
- *D'autre part, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes, l'un aux abords du boulevard du Colonel Fabien, l'autre à proximité de la rue Jean Mermoz.*

Depuis son entrée Ouest dans la commune (au niveau du boulevard des frères Vigouroux) jusqu'au boulevard du Colonel Fabien, le projet est calé sur la limite communale avec Clamart.

Il s'en écarte progressivement pour franchir en souterrain un ensemble d'immeubles collectifs d'habitations entre la rue Louis Grand et le boulevard Henri Barbusse. Puis, entre le boulevard Henri Barbusse et la rue Jean Mermoz, il passe sous le Fort de Vanves.

Enfin, avant de quitter la commune à l'Est, l'infrastructure chevauche la limite communale avec Châtillon en passant sous des immeubles collectifs d'habitations et un dernier ensemble d'immeubles de bureaux au niveau de la rue Vaillant Couturier.

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

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UB (Secteurs UBa et UBd)	Art. 7	Un nouvel alinéa 7.5 est inséré à la suite de l'alinéa 7.4 : <i>« 7.5 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 9	Un nouvel alinéa 9.8 est inséré à la suite de l'alinéa 9.7 : <i>« 9.8 - 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%. »</i>
	Art. 12	Une ligne spécifique au projet sera insérée dans le tableau des normes de stationnement par type de construction : <i>« Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »</i>
	Art. 13	Dans le paragraphe 13.1, à la suite des dispositions pour les équipements d'intérêt général, la rédaction insérée est la suivante : <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 14	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« 14.2 – Pour les constructions ou aménagements d'équipements scolaires, sanitaires, socioculturels d'intérêt public ou du réseau de transport public du Grand Paris, le C.O.S. n'est pas applicable. »</i>
	Art. 7	Un nouvel alinéa 7.5 est inséré à la suite de l'alinéa 7.4 : <i>« 7.5 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 9	La rédaction insérée en fin de paragraphe 9.6 est la suivante : <i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au</i>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
<p style="text-align: center;">UC (Secteur UCb)</p>	<p style="text-align: center;">Art. 12</p>	<p><i>sol peut être porté à 100%. »</i></p> <p>Une ligne spécifique au projet sera insérée dans le tableau des normes de stationnement par type de construction :</p> <p><i>« Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris :</i></p> <p><i>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »</i></p>
	<p style="text-align: center;">Art. 13</p>	<p>La rédaction insérée est la suivante :</p> <p><i>« Pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature requièrent de grands espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles ou dalles de sport), ce pourcentage peut être ramené à 25%.</i></p> <p><i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p style="text-align: center;">UE</p>	<p style="text-align: center;">Art. 12</p>	<p>Une ligne spécifique au projet sera insérée dans le tableau des normes de stationnement par type de construction :</p> <p><i>« Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris :</i></p> <p><i>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »</i></p>

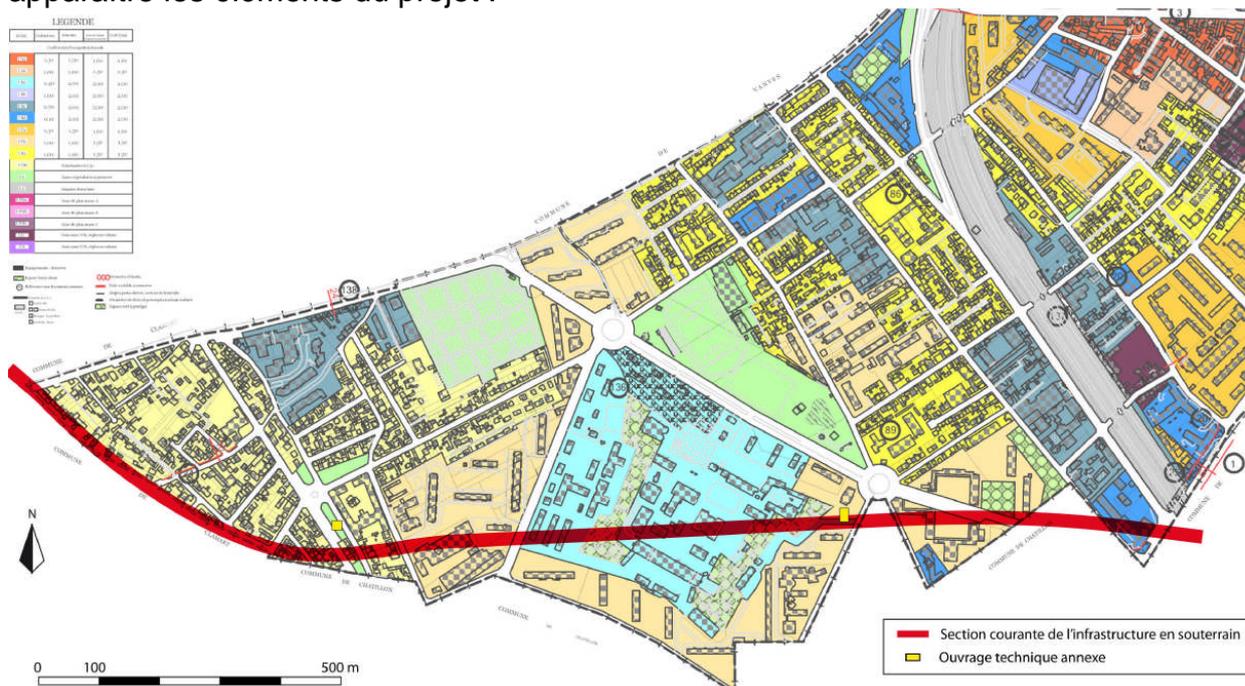
2.6.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé en surface.

L'infrastructure passera sous trois Espaces Boisés Classés que le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remettra pas en cause.

2.6.1.5. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de MALAKOFF (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.6.1.6. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du POS
- Règlement d'urbanisme (Zones UB, UC, et UE)

2.6.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux dont 2 au moins paraissant dans le département des Hauts de Seine plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Malakoff,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Malakoff,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Malakoff,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du POS de Malakoff n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Malakoff,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le POS de la commune de Malakoff afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune de Malakoff selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.6.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Malakoff soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement.

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



7

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE CHÂTILLON**

2.7.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.7.1.1. Situation actuelle

La ville de CHÂTILLON est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 04 juillet 2007.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions et notamment le PLU de la commune de Châtillon a fait l'objet d'une procédure de modification, approuvée par le Conseil Municipal le 9 avril 2013. Cette procédure d'évolution a porté sur des dispositions du document qui ne sont pas concernées par la présente procédure de mise en compatibilité.

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHÂTILLON en tunnel sur une longueur totale d'environ 200 mètres.

Le territoire est également concerné par les emprises souterraines de la gare Châtillon - Montrouge au niveau de la place de la Gare.

Le projet est implanté sur deux zones urbaines distinctes du PLU de la ville de CHÂTILLON.

Le secteur UAe de la zone UA

La première zone urbaine traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain est la zone UA, uniquement concernée pour son secteur UAe, sur une faible longueur : 130 mètres environ au Nord de la ville, entre le boulevard de Stalingrad et la limite communale de Malakoff.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone à dominante d'habitat collectif ».

La zone UF et le secteur UFa

La seconde zone est concernée à double titre par le projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante en souterrain, sur seulement 60 mètres environ en secteur UFa, au Nord de CHÂTILLON (en limite de la commune de Malakoff), au niveau de la pointe formée par la rue Jean Mermoz, la rue de Finlande et le rond-point Youri Gagarine.
- D'autre part, par les emprises souterraines de la gare Châtillon – Montrouge.

Selon le Règlement d'Urbanisme, l'intitulé de la zone UF est : « Activité industrielle - Bureaux- Artisanat ».

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

Il convient de compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse mention du futur réseau de transport « *Grand Paris Express* ».

Aussi, à la fin du chapitre « 7. 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 CHÂTILLON

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHÂTILLON en tunnel uniquement sur sa frange Nord, en limite de la commune de Malakoff et sur une longueur d'environ 200 mètres. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur deux zones urbaines, d'une part, au niveau de la pointe formée par la rue Jean Mermoz, la rue de Finlande et le rond-point Youri Gagarine, d'autre part, un secteur longeant le boulevard de Stalingrad.
- Les emprises souterraines de la gare Châtillon - Montrouge.

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 soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.*

2.7.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de CHÂTILLON. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

2.7.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

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

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

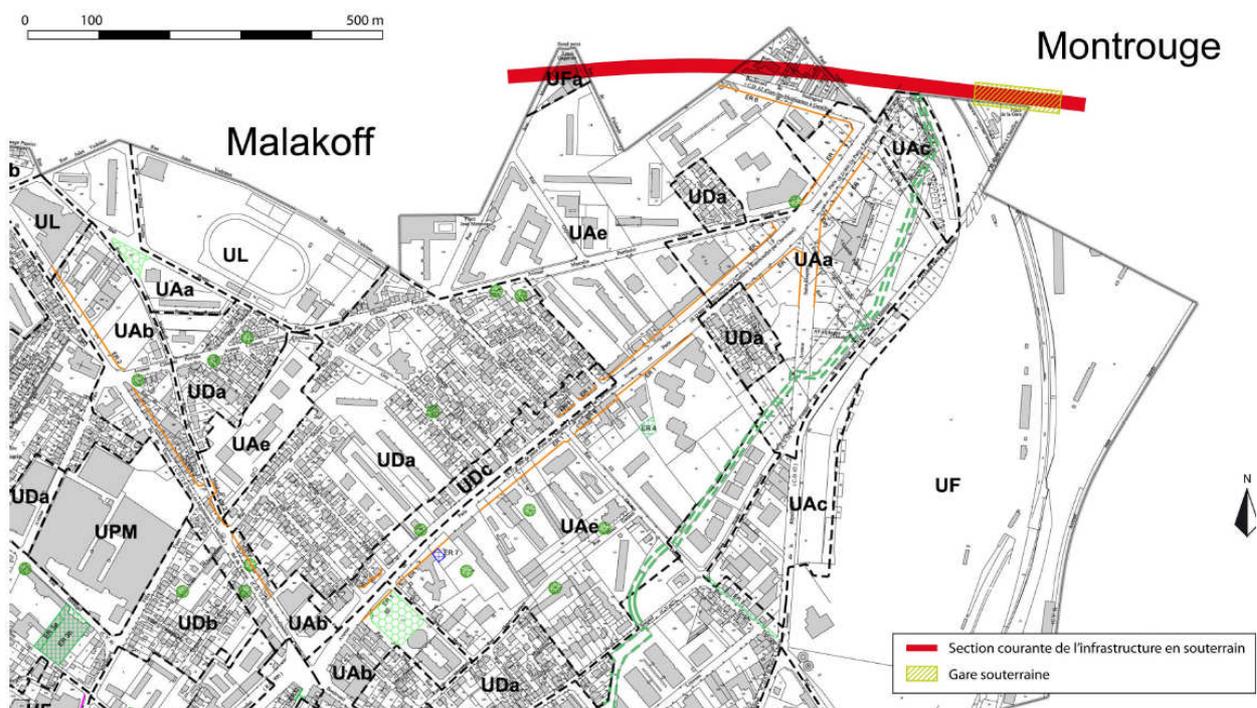
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UF et secteur UFa	Art. 12	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « - Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les cycles et deux-roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »

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

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

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

Le plan de zonage en vigueur de la ville de CHÂTILLON (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.7.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Règlement d'urbanisme (Zone UF – secteur UFa)

2.7.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département des Hauts de Seine plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Châtillon,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Châtillon,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Châtillon,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Châtillon n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Châtillon,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Châtillon afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Châtillon selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.7.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Châtillon soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement.

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



8

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE BAGNEUX**

2.8.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.8.1.1. Situation actuelle

La ville de BAGNEUX est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 31 janvier 2006.

Le PLU de la commune de Bagneux a fait l'objet d'une procédure de mise en compatibilité dans le cadre du prolongement de la ligne M4 du métro, déclaré d'utilité publique le 11 décembre 2012, et d'une procédure de modification approuvée par délibération du Conseil Municipal le 28 Mai 2013.

Ces évolutions ont porté sur certaines dispositions visées par la présente procédure de mise en compatibilité, sans en remettre en cause le contenu et sans toutefois créer de nouveaux points d'incompatibilité.

Dans un courrier n°8 adressé au président de la commission d'enquête, le Secrétaire Général chargé de l'administration de l'Etat dans le département des Hauts de Seine précise les changements intervenus dans la PLU de Bagneux en mentionnant: « **Il est proposé de ne plus modifier les articles UC7, UC13, N6 et N7, les autres éléments mentionnés dans le dossier de mise en compatibilité demeurent inchangés** ».

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de BAGNEUX sur une longueur totale d'environ 1,4 kilomètre.

Le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure de transport courante en tunnel.
- D'autre part, par la gare « Bagneux – M4 » à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur (rond-point des Martyrs de Châteaubriant).
- Le territoire est également concerné par trois ouvrages techniques annexes, situés à l'angle Nord-Ouest du cimetière parisien de Bagneux, rue Jean Marin Naudin et dans le Parc Robespierre.

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

En prévision de l'implantation du terminus de la ligne 4 du métro aux abords du rond-point des Martyrs de Châteaubriant, la Zone d'Aménagement Concerté « *Victor Hugo* » a été créée pour permettre à la commune d'engager la réalisation d'un projet d'urbanisme ambitieux sur ce secteur.

Cette ZAC a été intégrée dans le PLU par une modification approuvée par délibération du conseil municipal du 15 janvier 2008. Elle a, par la suite, été remaniée pour élargir son périmètre et en y intégrant les principes de construction d'un écoquartier et pour renforcer la redynamisation urbaine autour du futur pôle multimodal aux abords du rond-point des Martyrs de Châteaubriant en préfiguration de l'arrivée du réseau de transport public du Grand Paris. Ces évolutions ont été actées par la révision simplifiée n°1 approuvée le 31 mai 2011 par délibération du Conseil municipal et la création de la « ZAC Ecoquartier Victor Hugo » le 27 septembre 2011.

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, cette ZAC, intégrée dans le PLU, est régie par le règlement des secteurs UBvh et UCvh. Le secteur UCvh est directement concerné par le projet.

Le secteur UBa de la zone UB

La première zone urbaine traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain est la zone UB, uniquement concernée pour son secteur UBa, sur 80 m environ :

- D'une part, en limite Nord, à l'intersection des avenues Marx Dormoy et Jean Jaurès.
- D'autre part, en limite Est de la commune, entre la rue de la Bièvre et l'avenue Aristide Briand (RD 920).

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone dont la vocation principale est d'accueillir des activités économiques. Le secteur UBa est situé principalement le long de la RN 20, il s'agit essentiellement d'un secteur d'activités économiques où le confortement des bâtiments d'habitation est autorisé ».

Les secteurs UCa et UCvh de la zone UC

Cette deuxième zone urbaine est la plus fortement impactée par le projet (590 m environ), à la fois :

- Par une section de l'infrastructure courante en souterrain, en secteur UCa, entre la rue Jean Marin Naudin et le passage Châteaubriant, puis sur une courte section avenue Henri Barbusse (rond-point des Martyrs de Châteaubriant) et enfin, entre la rue de Verdun et la rue de la Bièvre. Ce secteur accueille également une partie des emprises souterraines de la gare.
- Par une section de l'infrastructure courante en souterrain en secteur UCvh, entre le passage de Châteaubriant et la rue de Verdun.
- Par l'implantation de la future gare (et son emprise souterraine) au sein du secteur UCvh, au rond-point des Martyrs de Châteaubriant, à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur.
- Par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes en secteur UCa, situés rue Jean Marin Naudin et dans le Parc Robespierre.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UC est une « zone à caractère d'habitat collectif semi dense où des bâtiments hauts sont construits en ordre discontinu. Elle comprend plusieurs secteurs :

Un secteur UCa : qui correspond à un site d'habitat collectif dense composé de bâtiments hauts discontinus. [...]

Un secteur UCvh : qui correspond à des îlots situés aux abords du futur métro et qui font l'objet d'une ambitieuse opération de renouvellement urbain ».

On soulignera donc, d'emblée, que le secteur UCvh a été conçu pour tirer parti du projet motivant la présente mise en compatibilité du PLU.

Le secteur UDa de la zone UD

Cette troisième zone est concernée par une courte section de l'infrastructure courante en souterrain (40 m environ) en limite Est de la commune, au croisement de la rue du Docteur Charcot et de l'avenue Aristide Briand.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « zone d'habitat peu dense, de petits parcellaires, de constructions de type pavillonnaire réalisées en ordre discontinu dans laquelle sont admis de petits immeubles d'habitation de type collectif. Elle comprend un secteur UDa, un secteur UDb et un secteur UDC se caractérisant par une densité légèrement supérieure ».

La zone UE

La zone urbaine UE traversée par la section courante de l'infrastructure en souterrain (sur 110 m environ) se situe au Nord de la commune, le long du Cimetière parisien de Bagneux, entre l'avenue Henri Ravera et la rue Jean Marin Naudin.

Il s'agit, comme la précédente, d'une « zone d'habitat de type pavillonnaire de faible densité. Elle peut accueillir des constructions de forme pavillonnaire isolées ou groupées. Les immeubles d'habitation de type collectif et les activités nuisantes sont exclus ».

Le secteur UFa de la zone UF

Cette zone, concernée uniquement par le secteur UFa, est simplement impactée par une section de l'infrastructure courante en souterrain sous l'avenue Marx Dormoy (sur 10 m environ), à la pointe Nord-Ouest de la commune.

Notons également que le secteur UFa est aussi concerné par une partie des emprises souterraines de la gare de Châtillon-Montrouge.

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé qu'il s'agit d'une « zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts et d'activités tertiaires ».

En son sein, le secteur UFa « correspond aux principaux secteurs à vocation d'industrie de la commune le long des voies ferrées ».

La zone UL

Cette zone se retrouve ici au cœur des secteurs UCa et « correspond aux principaux secteurs à vocation d'équipements ».

Cette zone UL délimite un périmètre à l'intérieur des immeubles collectifs entre la rue Claude Debussy et le passage Châteaubriant. L'infrastructure courante en souterrain la traverse sur 80 m environ.

La zone N

Il s'agit de la zone naturelle du PLU de BAGNEUX. Elle couvre notamment toute l'emprise du Cimetière parisien de Bagneux. Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone à protéger contre toute urbanisation du fait de la qualité du site ».

Cette zone est concernée par une section de l'infrastructure courante en souterrain, sur environ 650 m. Elle accueille également un ouvrage technique annexe à l'angle Nord-Ouest du cimetière parisien de Bagneux.

Les travaux envisagés dans le cadre du projet de réseau de transport public du Grand Paris ne porteront pas atteinte à la qualité paysagère du cimetière, également protégé pour des enjeux paysagers.

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

Dans la partie consacrée au Transports en commun dans le chapitre « 3. L'organisation des déplacements », le paragraphe consacré au métro en rocade Grand Paris Express devra être complété par l'intégration du texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Bagneux-M4 » 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 BAGNEUX

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de BAGNEUX, dans sa partie Nord, sur une longueur totale d'environ 1,4 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris entre l'avenue Marx Dormoy (en limite de Montrouge) et l'avenue Aristide Briand (en limite de Cachan). Cette section traverse en souterrain le cimetière parisien de Bagneux et les quartiers Henri Wallon et Champ des Oiseaux.*
- *Une nouvelle gare « Bagneux – M4 » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) située à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur (rondpoint des Martyrs de Châteaubriant).*
- *Le territoire est également concerné par des ouvrages techniques annexes, situés à l'angle Nord-Ouest du cimetière parisien de Bagneux, rue Jean Marin Naudin et dans le Parc Robespierre.*

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 soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.*

2.8.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Il n'y a pas lieu de modifier cette pièce du dossier de PLU qui n'est pas remise en cause par ce dernier.

2.8.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avère donc au cœur du projet urbain décrit par l'orientation particulière d'aménagement n°2. Il n'y a donc pas lieu, de faire évoluer cette pièce.

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UC (secteurs UCa et UCvh)	Art. 1	La rédaction insérée en fin du premier tiret de l'alinéa 1-1 est la suivante : <i>«1-1 : L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation préalable hormis celles liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.»</i>
	Art. 7	Déjà modifié (Cf. courrier n°8 adressé au président de la commission d'enquête par le Secrétaire Général chargé de l'administration dans le département des Hauts de Seine)
	Art. 9	Le 1^{er} paragraphe est complété de la manière suivante : <i>« 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%. »</i> Il en sera de même pour le paragraphe consacré au secteur UCvh qui est complété de la manière suivante : <i>« Hors des polygones de constructibilité, les mêmes dispositions s'appliqueront pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 13	Déjà modifié (Cf. courrier n°8 adressé au président de la commission d'enquête par le Secrétaire Général chargé de l'administration dans le département des Hauts de Seine)
UF (secteur UFa)	Art. 1	La rédaction insérée en fin du premier tiret de l'alinéa 1-1 est la suivante : <i>«1-1 : Les installations classées sauf celles prévues à l'article 2-1, et celles liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.»</i>
	Art. 2	Après le rappel, le paragraphe suivant vient compléter l'article N 2 : <i>«Dans l'ensemble de la zone N sont autorisés les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements</i>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
N		<i>nécessaires à leur réalisation. »</i>
	Art. 6	Déjà modifié (Cf. courrier n°8 adressé au président de la commission d'enquête par le Secrétaire Général chargé de l'administration dans le département des Hauts de Seine)
	Art. 7	Déjà modifié (Cf. courrier n°8 adressé au président de la commission d'enquête par le Secrétaire Général chargé de l'administration dans le département des Hauts de Seine)
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« 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%. »</i>

2.8.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le projet n'impacte aucun Espace Boisé Classé.

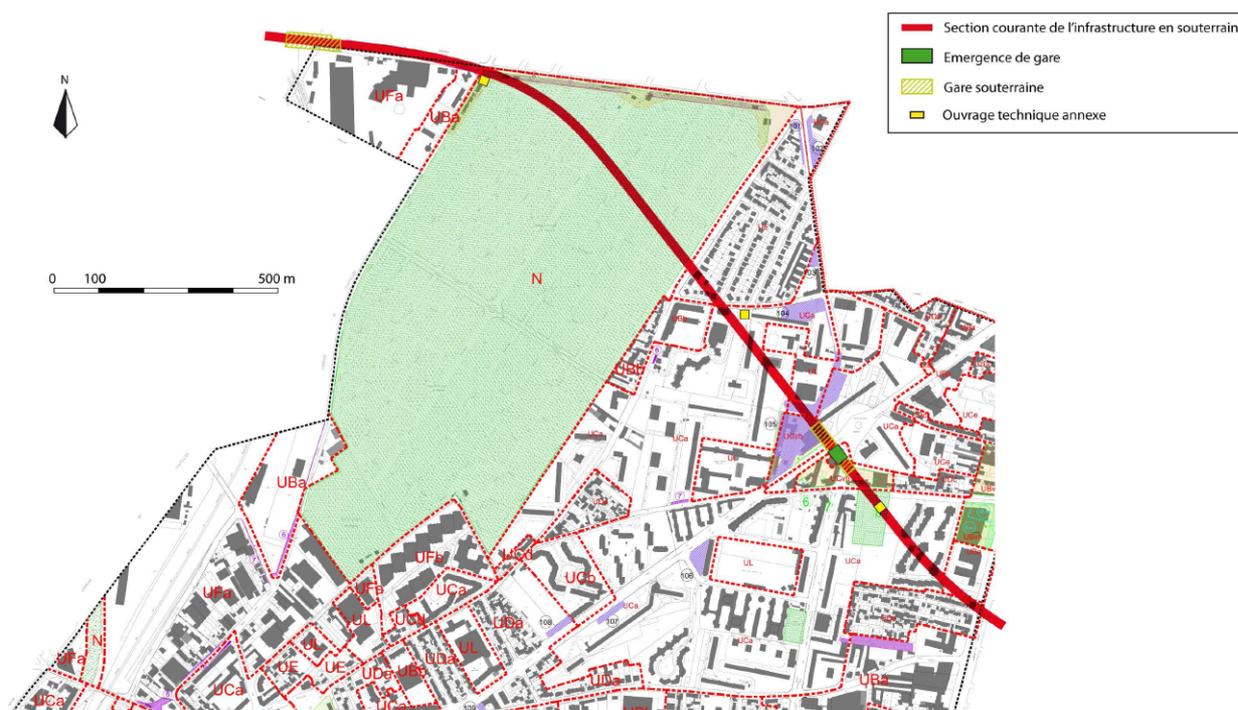
Par contre, il traverse en souterrain plusieurs emplacements réservés :

- D'une part, l'emplacement réservé n°105 au bénéfice de la RATP, au Nord de l'avenue Henri Barbusse, à proximité de la future gare : « *espaces et installations liés à l'arrivée de la ligne de métro n°4* ».
- D'autre part, l'emplacement réservé n°6 : « *alignements au Sud de l'avenue Marx Dormoy pour élargir la voie à 18 mètres* » dont le bénéficiaire est le Département des Hauts-de-Seine.

Mais il ne remet nullement en cause la destination de ces emplacements réservés.

2.8.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de BAGNEUX (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.8.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Règlement d'urbanisme (Zones UC, UF et N)

2.8.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département des Hauts de Seine plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Bagneux,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Bagneux,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Bagneux,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Bagneux n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête mais qu'un courrier (N°8) a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête par le Secrétaire Général chargé de l'administration de l'Etat dans le département des Hauts de Seine,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Bagneux,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Bagneux afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

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

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Bagneux soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement.

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



9

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE CACHAN**

2.9.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.9.1.1. Situation actuelle

La ville de CACHAN est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 décembre 2010.

La délibération du 2 décembre 2010 par laquelle le conseil municipal de Cachan a approuvé le plan local d'urbanisme (PLU) a été annulée partiellement par un jugement du Tribunal Administratif de Melun N° 1100918/6, N°1100920/6, en date du 24 mai 2013, en tant que cette délibération approuve le règlement de la zone UH. La zone UH du plan local d'urbanisme ayant été annulée, les dispositions du plan d'occupation des sols (POS) immédiatement antérieur concernant ce secteur sont redevenues applicables, conformément à l'article L. 121-8 du code de l'urbanisme.

Les éléments du projet s'implantent dès lors dans les zones UH, UBa et UCa du POS. En l'absence de points d'incompatibilité nouveaux au sein du règlement du POS, les principes présentés pour lever les points d'incompatibilité de la zone UH du PLU demeurent inchangés. En conséquence, les dispositions proposées pour la mise en compatibilité de la zone UH du PLU ont été transposées aux zones UH et UBa du POS, la zone UCa du POS étant compatible avec le projet. Ainsi, l'annulation partielle du PLU de Cachan ne remet pas en cause la présente procédure de mise en compatibilité.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CACHAN sur une longueur totale d'environ 1,9 kilomètre.

Le territoire est concerné à triple titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation d'une nouvelle gare Arcueil – Cachan, entre l'avenue Carnot, la ligne de RER B et l'avenue Léon Eyrolles.
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes : un premier près de l'Hôtel de ville à l'intersection des rues Marx Dormoy et Camille Desmoulins et un second en bordure du Jardin Panoramique (intersection de la rue de la Concorde et de la rue de la Solidarité).

Le projet est implanté sur quatre zones urbaines distinctes du PLU de la ville de CACHAN.

La zone UA

La zone UA, située entre l'avenue du Président Wilson et la rue du Parc de Cachan, est concernée à double titre par ce projet :

- Par une section de l'infrastructure de transport en tunnel sur 600 mètres environ.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe, localisé près de l'Hôtel de Ville à l'intersection des rues Marx Dormoy et Camille Desmoulins.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone urbaine mixte assez dense, correspondant au centre ville de Cachan ».

Les secteurs UCc et UCd de la zone UC

Cette deuxième zone urbaine est impactée pour ses secteurs UCc et UCd par le projet (sur environ 560 mètres), à la fois :

- Par une section de l'infrastructure en souterrain (tunnel), en secteur UCc, entre les immeubles de logements collectifs sis rue Gallieni et l'avenue du Président Wilson.
- Par une section de l'infrastructure en souterrain en secteur UCd : d'une part, à l'Ouest de la commune, entre la Villa Carnot et la rue de l'Espérance ; d'autre part, à l'Est, entre la rue du Parc de Cachan et la rue des Vignes.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UC est une « zone mixte comprenant 4 sous-secteurs (UCa, UCb, UCc et UCd) qui varient en hauteur et emprise au sol de façon dégressive ».

La zone UD

Cette troisième zone est concernée à double titre par le projet :

- Par une section de l'infrastructure en souterrain (sur 380 m environ) entre la rue des Vignes et la rue Gabriel Péri (limite Est de la commune, bordant l'Autoroute A6).
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe, en bordure du Jardin Panoramique, à l'intersection de la rue de la Concorde et de la rue de la Solidarité

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « zone urbaine à dominante d'habitat.

Elle se caractérise par un tissu urbain moins dense et des hauteurs peu élevées ».

Les secteurs UHa et UHb de la zone UH

La zone urbaine UH est traversée par la section courante de l'infrastructure en souterrain (sur 360 m environ) en partie Nord-Ouest de la commune de Cachan.

Cette zone urbaine est concernée à plusieurs titres par le projet, à la fois :

- Par la section de l'infrastructure en tunnel, en secteur UHa, entre l'avenue Aristide Briand (limite communale avec Bagneux) et la Villa Carnot et entre la rue Auguste Rodin et la limite de la zone UCc.
- Par l'implantation de la future gare Arcueil – Cachan, entre l'avenue Carnot, la ligne de RER et l'avenue Léon Eyrolles, ainsi que par son emprise en souterrain au Sud de l'avenue Carnot.
- Par la section de l'infrastructure en souterrain, en secteur UHb, entre la rue de l'Espérance et la rue Auguste Rodin.

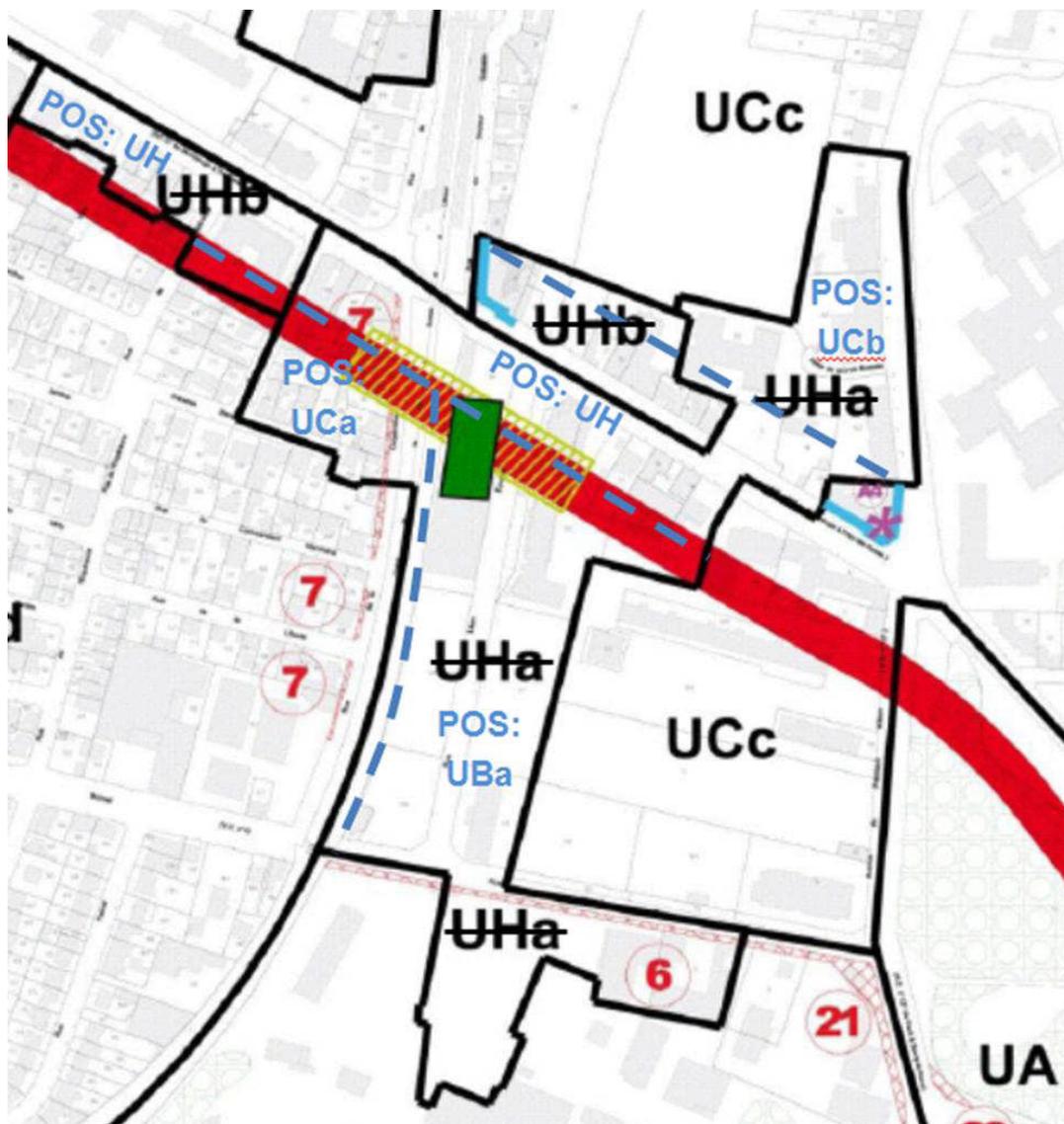
Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone située le long des axes avenue Carnot – RD 920 comprenant 3 sous-secteurs : UHa à vocation dominante d'activités économiques, UHb mixte et UHp, secteur de plan masse ».

Le règlement d'urbanisme de chacune de ces zones sera appelé à évoluer, le cas échéant, en fonction du contenu de ce dernier et de la nature des éléments du projet du réseau de transport public du Grand Paris (tunnels, gares et ouvrages techniques annexes).

Nota : Le jugement du 24 Mai 2013 du Tribunal Administratif de Melun (N° 1100918/6 et N° 1100920/6), a annulé la délibération du 2 décembre 2010 par laquelle le Conseil Municipal de Cachan a approuvé le Plan Local d'Urbanisme en tant qu'elle approuve le règlement de la zone UH. Dès lors, les dispositions applicables à cette zone sont celles du Plan d'Occupation des Sols immédiatement antérieur.

Ainsi, la zone UH du PLU concernée par le jugement du 24 mai 2013 correspond aux zones UH, UB (secteur UBa) et UC (secteurs UCa et UCb) du POS. Le schéma explicatif suivant permet de localiser les limites des zones et secteurs du POS redevenu applicable.

Schéma explicatif des limites des zones du POS applicables en substitution de la zone UH du PLU.



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

Il convient de 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 préambule, chapitre « 3.5. *Transports en commun* », sera inséré le texte suivant :

« Le réseau de transport « *Grand Paris Express* »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Arcueil – Cachan » 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 CACHAN

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse, d'Ouest en Est, la partie Nord de CACHAN, sur une longueur totale d'environ 1,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris qui s'inscrit entre l'avenue Aristide Briand (limite communale avec Bagneux) et la rue Gabriel Péri (limite Est de la commune, bordant l'Autoroute A6). Il traverse en souterrain le centre-ville de Cachan et notamment le Parc Départemental Raspail, ainsi que le Jardin Panoramique Départemental à l'Est de la commune.
- Une nouvelle gare « Arcueil – Cachan » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) située entre l'avenue Carnot, la ligne de RER et l'avenue Léon Eyrolles.
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes, situés pour le premier près de l'Hôtel de ville à l'intersection des rues Marx Dormoy et Camille Desmoulins et pour le second, en bordure du Jardin Panoramique (intersection de la rue de la Concorde et de la rue de la Solidarité).

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 volet du **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** relatif aux transports a été complété, afin d'inclure explicitement l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris sur la commune au sein des objectifs et orientations générales qui figurent dans le PADD.

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 soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13. »

2.9.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Même si une partie importante du projet « Orbival » concernant la section Val de Fontenay / Arcueil-Cachan a été repris dans le projet de réseau de transport public du Grand Paris, ce dernier diffère du projet « Orbival » par ses objectifs qui vont bien au-delà d'une traversée Est-Ouest du Val-de-Marne et par son ampleur qui se traduit notamment par la desserte de nombreux autres territoires de la région parisienne et par la création d'un nombre plus important de gares.

Il convient donc de mettre en compatibilité le PADD en y mentionnant de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

L'orientation 2 «*Renforcer les liens avec les communes de l'agglomération et l'accessibilité aux équipements* » sera modifié afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte modifié sera le suivant :

« 2 *Renforcer les liens avec les communes de l'agglomération et l'accessibilité aux équipements*

- *Prise en compte du projet **Orbival de réseau de transport public du Grand Paris** ;*
- *Amélioration des liaisons Est-Ouest **et de manière plus large vers les territoires de la région parisienne** par les transports en commun pour poursuivre l'ouverture de Cachan vers les communes voisines ».*

2.9.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause la seule orientation particulière d'aménagement du PLU de Cachan, dans le secteur du Coteau.

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
Définition des CINASPIC dans le règlement	Titre I Art.3 Définitions	<p>La rédaction insérée est la suivante :</p> <p>« <i>Ils sont destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général, notamment dans les domaines administratif, hospitalier, sanitaire, social, de l'enseignement et des services annexes, culturel, sportif, de la défense, de la sécurité et des transports, qu'il s'agisse d'équipements répondant aux besoins d'un service public ou d'organisme privé chargé de satisfaire un intérêt collectif.</i></p> <p><i>Les aires d'accueil des gens du voyage, les jardins familiaux, les chaufferies collectives, les lieux de culte constituent des services publics ou d'intérêt collectif au sens de la présente définition. »</i></p>
	Art. 2	<p>La rédaction insérée dans le titre UA2, alinéa 4 est la suivante :</p> <p>« <i>- exhaussements et affouillements du sol, à condition qu'ils contribuent à l'amélioration de l'environnement et de l'aspect paysager, ou qu'ils soient rendus nécessaires pour la recherche ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques, ou pour des raisons fonctionnelles ou de raccordement aux réseaux ou pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du</i></p>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UA		<i>Grand Paris.</i> »
	Art. 6	La rédaction insérée en 3 ^{ème} paragraphe du 6.1 est la suivante : « <i>En cas de recul, celui-ci ne doit pas excéder 2 m. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum.</i> »
	Art. 7	La rédaction insérée en fin d'article 7.2 est la suivante : « <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum.</i> »
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « <i>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%.</i> »
	Art. 12	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « <i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction</i> »
UC (secteurs UCc et UCd)	Art. 2	La rédaction insérée en fin d'alinéa n°5 du 2.1 est la suivante : «- <i>exhaussements et affouillements du sol, à condition qu'ils contribuent à l'amélioration de l'environnement et de l'aspect paysager, ou qu'ils soient rendus nécessaires pour la recherche ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques, ou pour des raisons fonctionnelles ou de raccordement aux réseaux ou pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »
UD	Art. 2	La rédaction insérée dans le titre UA 2, alinéa 4 est la suivante : «- <i>exhaussements et affouillements du sol, à condition qu'ils contribuent à l'amélioration de l'environnement et de l'aspect paysager, ou qu'ils soient rendus nécessaires pour la recherche ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques, ou pour des raisons fonctionnelles ou de raccordement aux réseaux ou pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »
	Art. 6	La rédaction insérée en fin d'article 6.2 est la suivante : « <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum.</i> »
	Art. 7	La rédaction insérée en fin d'article 7.2 est la suivante : « <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en</i>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
		<i>limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« 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%. »</i>
	Art. 12	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction »</i>
UH (secteurs UH_a et UH_b)	Art. 2	La rédaction insérée dans l'article UH 2, alinéa 2 est la suivante : <i>«- exhaussements et affouillements du sol, à condition qu'ils contribuent à l'amélioration de l'environnement et de l'aspect paysager, ou qu'ils soient rendus nécessaires pour la recherche ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques, ou pour des raisons fonctionnelles ou de raccordement aux réseaux ou pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.»</i>
	Art. 6	La rédaction insérée en fin d'article 6.2 est la suivante : <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 7	La rédaction insérée en fin d'article 7.2 est la suivante : <i>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'alinéa 9.2 est la suivante : <i>« 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%. »</i> La rédaction insérée en fin d'alinéa 9.3 est la suivante : <i>« 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%. »</i>
	Art. 10	La rédaction insérée au sein du dernier paragraphe de l'alinéa 10.1 est la suivante : <i>« 10.1 : Dans le secteur UHa (...) La hauteur des constructions à usage d'artisanat, de bureaux et services, de commerces, d'hébergement hôtelier, d'industrie ou des services publics ou d'intérêt collectif doit être comprise entre 23 m et 29 m au faitage ou à l'acrotère. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, la hauteur des</i>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
		<i>constructions peut être inférieure à 23 m. »</i>
	Art. 12	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction »</i>
	Art. 13	La rédaction insérée en fin du dernier paragraphe de l'alinéa 13.2 Dispositions particulières est la suivante : <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>

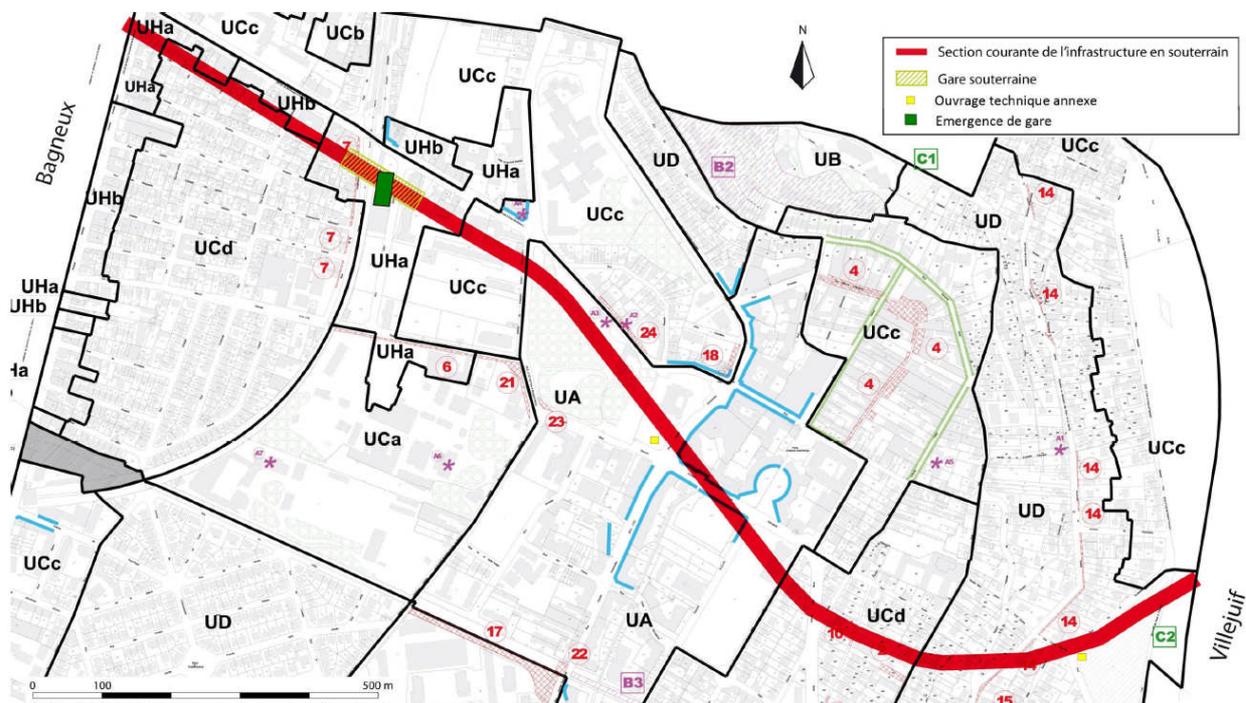
2.9.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé en surface

Comme pour les emplacements réservés, le projet, intégralement en souterrain, n'aura pas d'incidence sur l'EBC sous lequel il passe

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

Le plan de zonage en vigueur de la ville de CACHAN (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.9.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU

- Rapport de présentation du PADD
- Règlement d'urbanisme (CINASPIC, Zones UA, UC, UD, et UH)

2.9.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département du Val de Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Cachan,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Cachan,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Cachan,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Cachan n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Cachan,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Cachan afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

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

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Cachan soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



10

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
POS DE VILLEJUIF**

2.10.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.10.1.1. Situation actuelle

En effet, la ville de VILLEJUIF est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 8 février 2001.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions.

Il a fait l'objet d'une procédure de révision valant élaboration d'un nouveau plan local d'urbanisme qui a été soumise à enquête publique du 16 septembre au 18 octobre 2013 inclus.

Il a été approuvé le 12 décembre 2013 et est désormais compatible avec l'implantation du projet de liaison « Pont de Sèvres – Noisy-Champs » sur le territoire communal comme a pu le constater la société du Grand Paris dans l'avis qu'elle a émis le 27 juin 2013 en tant que personne publique associée.

Il reste cependant qu'un recours contentieux à l'égard de ce PLU très récemment approuvé est toujours possible avec le retour, en cas d'annulation contentieuse, à l'ancien POS avant qu'il ne soit transformé en PLU.

La commission d'enquête a donc préféré instruire la présente mise en compatibilité du POS au cas hypothétique où le POS ancien serait remis en vigueur.

Le tracé du futur tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs du réseau de transport public du

Grand Paris traverse le territoire de VILLEJUIF sur une longueur totale d'environ 2,5 kilomètres.

Le territoire est concerné à triple titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation des gares Villejuif Institut Gustave Roussy et Villejuif Louis Aragon.
- Enfin, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le projet en souterrain est implanté sur six zones distinctes du POS de la ville de VILLEJUIF : cinq zones urbaines et une zone naturelle.

Il faut également rappeler que le tracé en souterrain concerne deux Zones d'Aménagement Concerté en cours d'étude :

- La ZAC « *Cancer Campus* », créée par délibération en date du 26 septembre 2011 du conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération du Val-de-Bièvre.
- La ZAC « *Louis Aragon* », créée par délibération en date du 20 octobre 2011 du conseil municipal de Villejuif. Certains terrains de la ZAC « *Louis Aragon* » feront l'objet d'une modification du POS prochainement.

Toutefois, à ce jour, ces deux ZAC n'ont pas été approuvées et intégrées dans le dossier de POS. Elles ne sont donc pas opposables.

La zone UB

La première zone urbaine concerne la zone UB, traversée par l'infrastructure en souterrain sur une longueur de 250 mètres environ, entre la rue René Hamon et l'Allée Berlioz.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « *zone d'habitations collectives implantées en ordre discontinu, dans laquelle sont autorisés, dans la mesure où ils n'apportent pas de nuisances, les commerces et les activités. [...]* ».

Le secteur UDb de la zone UD

Cette deuxième zone urbaine est traversée par l'infrastructure en souterrain sur une longueur totale de 600 mètres environ :

- Au niveau de l'embranchement des rues Jules Joffrin et René Hamon.
- Au Sud de l'impasse Victor Hugo.
- La section souterraine courante comprise entre l'intersection de l'avenue de la République et la rue Youri Gagarine, et l'intersection de l'avenue Louis Aragon et le Boulevard Maxime Gorki. Notons que sur cette section viendra s'implanter la gare « Villejuif Louis Aragon » (complétée par les emprises de la gare souterraine).

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UD est une « *zone dense à caractère central d'habitat avec commerces et services, dont les constructions sont édifiées en ordre continu* ».

Les secteurs UEa et UEb de la zone UE

Cette troisième zone est impactée par le tracé en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur totale de 1 110 mètres environ :

- La première section est comprise entre l'intersection des rues Edouard Vaillant et de Verdun et le Sud de la rue Jules Joffrin. Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe, rue Jules Joffrin.
- La deuxième section est comprise entre les intersections de la rue de Raspail et de l'avenue de la République et l'intersection de la rue Victor Hugo et de l'avenue de la République.
- La troisième section est comprise entre le carrefour boulevard Maxime Gorki/avenue Louis Aragon et le carrefour rue de la commune/avenue Louis Aragon.
- La quatrième section est comprise entre la rue de Rome et l'avenue du Colonel Fabien.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « *zone d'habitations basses de type pavillonnaire implantées sur un parcellaire de taille variable, néanmoins y sont admises dans la mesure où ils n'apportent pas de nuisances les commerces de détail et les activités économiques* ».

La zone UF

La zone urbaine UF est faiblement impactée par l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur totale de 70 mètres environ. Cette section se situe au niveau de l'impasse Savry et de la rue de Rome.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « *zone destinée à l'implantation d'activités économiques* ».

La zone UH

Cette cinquième zone est concernée pour deux sections en souterrain, sur une longueur totale de 570 mètres environ.

- La première section est comprise entre la rue Gabriel Péri et l'intersection entre le chemin de la Redoute et la voie des Sables.
- La deuxième section est située au niveau du giratoire René Hamon.

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé qu'il s'agit d'une « *zone destinée à l'implantation d'équipements publics ou aux équipements collectifs d'intérêt général et aux activités économiques et commerciales* ».

La zone ND

Cette sixième zone concerne une section souterraine d'une longueur totale de 400 mètres environ. Elle se localise au Sud de la voie des Sables et verra l'implantation de la gare « Villejuif Institut Gustave Roussy ».

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé qu'il s'agit d'une « zone de grands espaces libres, d'espaces verts, de loisirs ou de détente à protéger contre l'urbanisation du fait de la qualité du patrimoine, du site et du paysage ».

2.10.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du POS

Il convient de 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 « 7- Circulation et transports en commun », sera inséré le texte suivant :

« Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation des gares « Villejuif Louis Aragon » et « Villejuif Institut Gustave Roussy » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celles-ci sont appelées 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 VILLEJUIF

Le tracé de la ligne rouge du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse, d'Ouest en Est, le Sud du territoire communal de VILLEJUIF, sur une longueur de l'ordre de 2,5 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris qui traverse les quartiers suivants : Hautes Bruyères, Centre-ville et Massif Central.*

- Deux nouvelles gares (complétées par les emprises des gares en souterrain) : la gare Villejuif Louis Aragon et la gare Villejuif Institut Gustave Roussy (située dans le périmètre de la ZAC Cancer Campus).
- La gare « **Villejuif Institut Gustave Roussy** » constituera le point de liaison entre deux lignes structurantes du réseau de transport public du Grand Paris et permettra à terme de faciliter l'accès aux installations et aux équipements de l'Institut Gustave Roussy pour les Franciliens et l'accès au futur quartier autour du cluster cancer campus. A l'échelle du réseau de transport public du Grand Paris, la gare « Villejuif Institut Gustave Roussy » offre des liaisons directes vers le Sud et le Nord des Hauts-de-Seine, le cœur de Paris et le centre du Val-de-Marne. Elle assurera également une liaison rapide avec l'aéroport d'Orly.
- La gare « **Villejuif Louis Aragon** » constituera un véritable pôle d'échange multimodal en assurant la correspondance entre le projet du métro du Grand Paris, la ligne 7 du métro parisien et le futur tramway T7 au pôle « **Villejuif Louis Aragon** », améliorant ainsi la desserte d'importants quartiers d'habitat et de nombreux équipements.
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe, situé rue Jules Joffrin.

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

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UD (secteur UDb)	Art. 9	La rédaction insérée en fin du premier paragraphe est la suivante : « 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% au delà des bandes de 15 m ou 30 m ». »
	Art. 13	La rédaction insérée au 4 ^{ème} alinéa est la suivante : «- Le coefficient d'espace vert n'est pas applicable aux équipements scolaires ou sportifs requérant des aires récréatives extérieures ainsi qu'aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
UE (secteurs UEa et UEb)	Art. 9	Un alinéa viendra compléter cet article : « 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. 13	La rédaction insérée est la suivante : «L'ensemble des règles du présent article n'est pas applicable aux équipements scolaires ou sportifs requérant des aires récréatives extérieures ainsi qu'aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
UH	Art. 7	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient

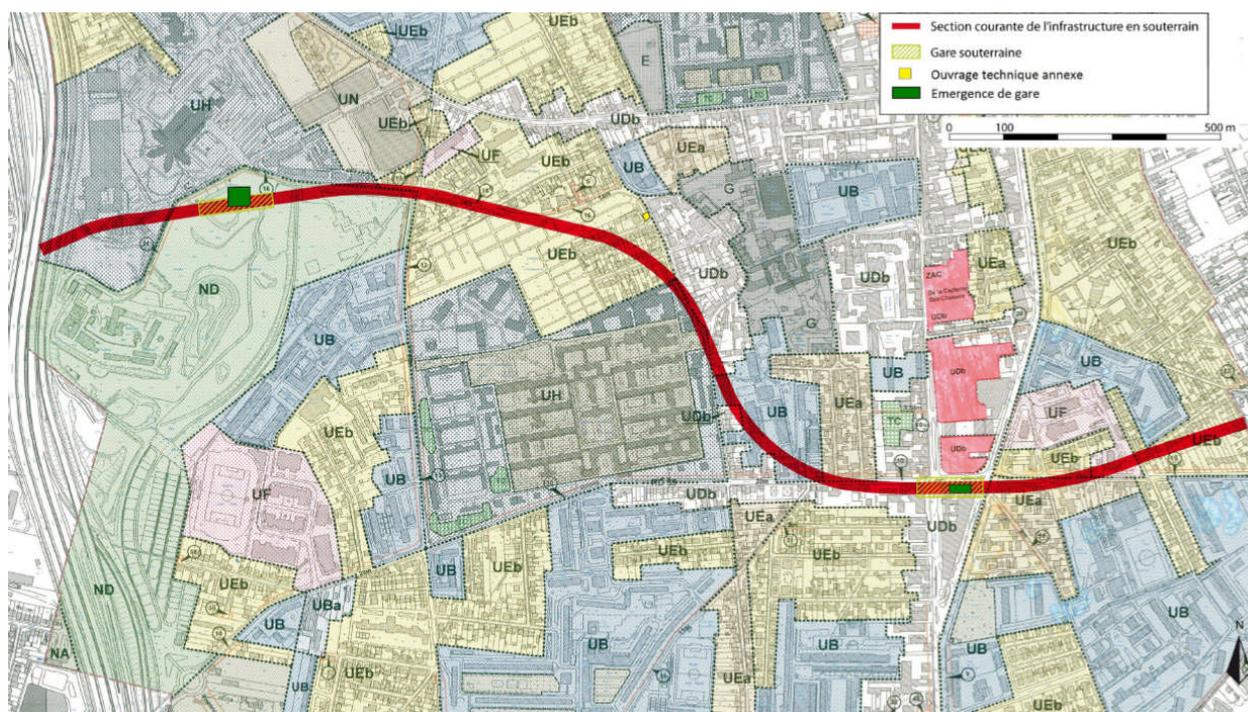
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UH		<i>d'emprise au sol peut être porté à 100%. »</i>
	Art. 13	La rédaction insérée est la suivante : «Le coefficient d'espace vert n'est pas applicable aux équipements scolaires ou sportifs requérant des aires récréatives extérieures <i>ainsi qu'aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »
ND	Art. 1	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation.</i> »

2.10.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces emplacements réservés, si bien qu'il ne remet nullement en cause la destination de ces emplacements réservés.

2.10.1.5. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de VILLEJUIF (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.10.1.6. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du POS
- Règlement d'urbanisme (Zones UD, UE, UH et ND)

2.10.2. Conclusions de la commission d'enquête.

AVERTISSEMENT : Les présentes conclusions ne seraient mises en œuvre qu'au cas ou suite à un recours contentieux le PLU de Villejuif serait annulé et l'ancien POS remis en vigueur.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département du Val de Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Villejuif,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Villejuif,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Villejuif,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du POS de Villejuif n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Etant donné cependant qu'un courrier du directeur de la DRIEA (courrier N°44) adressé au président de la commission d'enquête considère que la mise en compatibilité du PLU de Villejuif issue de la procédure de révision devient sans objet **sous réserve que ce PLU devienne définitif,**

Etant donné qu'à la date de rédaction des présentes conclusions, il n'est pas possible de se prononcer sur le caractère définitif du PLU de Villejuif,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Villejuif,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le POS de la commune de Villejuif afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune de Villejuif selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.10.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Villejuif soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement.

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



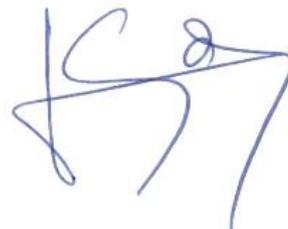
Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



11

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE VITRY-SUR-SEINE**

2.11.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.11.1.1. Situation actuelle

La ville de VITRY-SUR-SEINE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006.

Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 22 juin 2011.

Mais une lettre du directeur de la DRIEE (Courrier n°45 adressée au président de la commission d'enquête) a fait part des événements suivants :

« Le dossier d'enquête préalable à la DUP du tronçon "Pont de Sèvres- Noisy Champs" du réseau de transport public du Grand Paris, soumis au public dans le cadre de l'enquête se déroulant du 7 octobre au 18 novembre 2013 inclus, comporte dans sa pièce I le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Vitry-sur-Seine.

La réunion d'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité est intervenue le 9 octobre 2012. Par ailleurs, le PLU de Vitry-sur-Seine fait l'objet d'une procédure de révision, qui prend en compte les adaptations nécessaires pour permettre la réalisation de la ligne rouge -15 sud et dont l'approbation est attendue en novembre 2013, suite à l'enquête publique qui s'est déroulée pendant les mois d'avril et de mai 2013.

Je souhaite toutefois vous informer que le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Vitry-sur-Seine comporte une erreur matérielle et je vous transmets la présente note d'information afin qu'elle soit mise à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique de la ligne rouge -15 sud.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Vitry-sur-Seine comporte une erreur matérielle portant sur la localisation d'un ouvrage annexe. La réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris prévoit la réalisation d'un ouvrage assurant des fonctions de ventilation et d'accès pompier à l'intersection de la rue Camélinat et de la voie Arthur Honegger, sur l'emprise des parcelles cadastrées AQ0302, et AR0163, appartenant à des propriétaires privés et sur la parcelle cadastrée AQ0303, appartenant à la ville de Vitry-sur-Seine.

Les pièces du plan local d'urbanisme relatives au patrimoine bâti d'intérêt local, identifient les immeubles concernés, situés au 21 et 23 de la rue Camélinat, comme étant à protéger ou à mettre en valeur, en vertu du 7° de l'article L. 123-1-5 du code de l'urbanisme.

Par conséquent, une modification du dossier de mise en compatibilité est nécessaire. En l'état, le dossier de mise en compatibilité prévoit pour seule modification de la pièce relative au patrimoine bâti une suppression de la protection de la grille du parc du Coteau, afin de permettre la réalisation de la gare de Vitry-Centre.

Pour permettre la construction de l'ouvrage annexe prévu à l'intersection de la rue Camélinat et de la voie Arthur Honegger, une seconde modification du document graphique relatif au patrimoine bâti sera nécessaire, afin de supprimer les protections portant sur les deux bâtiments concernés, identifiés comme éléments préservés au titre du 7° de l'article L.123-1-5 du code de l'urbanisme. Ainsi, cette modification devra être intégrée dans le dossier de mise en compatibilité lui-même. Par conséquent, le dossier de mise en compatibilité du PLU devrait être complété par les modifications des chapitres 4.2.2.3 et 4.3 du dossier».

Ce PLU révisé devrait être adopté par le conseil municipal de Vitry-sur-Seine fin décembre 2013 pour être exécutoire fin janvier 2014.

Il conviendrait donc de ne modifier que les seules dispositions concernant les

protections patrimoniales du 21-23 de la rue Camélinat.

Il reste cependant qu'un recours contentieux à l'égard de cette révision de PLU très récemment approuvée est toujours possible avec la possibilité de revenir, en cas d'annulation contentieuse, à l'ancien PLU.

La commission d'enquête a donc préféré instruire la présente mise en compatibilité du PLU au cas hypothétique où le PLU ancien serait remis en vigueur.

Par ailleurs, la commission d'enquête a pris acte de la volonté de la SGP de trouver une solution de remplacement au 153, rue du Génie et à ne procéder à l'acquisition rue Camélinat qu'en cas d'impossibilité avérée.

Cette option restant toujours possible, la commission d'enquête instrura donc la procédure de mise en compatibilité de la protection des immeubles situés au 21 et 23 rue Camélinat, mise en compatibilité qui ne serait mise en oeuvre qu'en cas d'acquisition des immeubles de la rue Camélinat.

* * *

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de VITRY-SUR-SEINE sur une longueur totale d'environ 4,7 kilomètres.

Rappelons que le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- Par l'infrastructure de transport en tunnel (section courante pour une longueur d'environ 3 400 m et desserte d'un site de maintenance industriel (SMI) pour une longueur d'environ 1 280 m).
- Par l'implantation de l'émergence de la gare de « *Vitry Centre* » et de sa partie souterraine en limite du parc municipal du Coteau et l'avenue Maximilien Robespierre (complétée par sa gare souterraine).
- Par une seconde émergence de la gare « *Les Ardoines* » (complétée également par sa gare souterraine) au Sud-Est de la commune à proximité de la gare actuelle du RER C.
- Par les emprises du SMI au Sud-Est de la commune, aux abords de la rue Léon Geffroy.
- Par l'implantation de six ouvrages techniques annexes tout au long du tracé de la section courante et de l'infrastructure de desserte du SMI.

Le projet est implanté sur cinq zones distinctes du PLU de la ville de VITRY-SUR-SEINE : quatre zones urbaines et une zone naturelle.

Une partie du tracé traverse la Zone d'Aménagement Concerté « *RN 305 Sud* » approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 25 mars 2009 et par arrêté préfectoral du 26 août 2009. Celle-ci a été intégrée dans le PLU conformément aux textes.

On notera également que le conseil municipal du 14 décembre 2011 a approuvé le principe de la création de la ZAC « *Gare-Ardoines* » ainsi que le périmètre de concertation préalable et les modalités de cette concertation opérées par l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis-

Seine-Amont (EPA-ORSA). La ZAC « *Gare-Ardoines* » a été créée par arrêté préfectoral du 5 juin 2012.

Les zones UB et UB1

Les zones UB et UB1 sont concernées sur une distance d'environ 240 m par le projet de transport public du Grand Paris.

La zone UB1 est très peu impactée par le projet qui la traverse en souterrain sur quelques mètres dans sa partie Nord. Aucun ouvrage annexe n'est prévu sur cette zone.

La zone UB est traversée en deux sections distinctes :

- D'abord, entre la voie Bouchardon et le parc municipal du Coteau par l'infrastructure en
- souterrain.
- Ensuite, après un court passage en zone N (parc municipal du Coteau), l'infrastructure en souterrain circule à nouveau en zone UB au Nord et au Sud de la bibliothèque Nelson Mandela jusqu'à l'intersection entre l'avenue Lucien Français et l'avenue Maximilien Robespierre. Cette section est aussi concernée par l'émergence de la gare « Vitry Centre » ainsi que par les emprises de sa gare souterraine.

Le Règlement d'Urbanisme précise que cette zone « *correspond aux entrées de ville (secteur Blanqui, RN 305-nord et RN 305-sud, RN 7) ainsi qu'aux franges du parc des Lilas. Il s'agit d'une zone intermédiaire, assurant la transition entre les axes principaux de la commune et les quartiers plus spécifiquement dédiés à l'habitat. La vocation mixte des secteurs qu'elle regroupe doit être développée et renforcée, en associant principalement habitation, hébergement hôtelier, bureaux, commerce, artisanat, services publics et d'intérêt collectif* ».

La zone UC et les secteurs UCa et UCi

La zone UC et ses secteurs UCa et UCi sont fortement impactées par le projet, sur une section de l'ordre de 1 630 m :

- En entrant sur la commune à l'Ouest, l'infrastructure courante souterraine traverse le secteur UCa sur 680 m environ entre l'avenue du Colonel Fabien et la voie Bouchardon au Nord du parc municipal du Coteau. Sur cette section est prévue l'implantation d'un ouvrage technique annexe sur la voie Arthur Honegger.
- L'infrastructure pénètre en zone UC au Sud de la commune pour décrire une courbe entre la rue Grétillet et la rue de Choisy. La longueur de cette section est d'environ 215 m.
- Le projet de réseau de transport public du Grand Paris intéresse le secteur UCi au titre de l'infrastructure de desserte du SMI en tunnel sur une longueur d'environ 730 m. La trajectoire décrit une large courbe qui s'étend légèrement au Nord de la rue Broussais.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UC « *correspond aux secteurs de la commune plus particulièrement dédiés à l'habitat individuel ou en petits immeubles collectifs. Outre l'habitation, la vocation de la zone UC est ouverte aux fonctions de commerce, d'artisanat, d'hébergement hôtelier, de bureaux, de services publics et d'intérêt collectif, complémentaires à l'habitat* ».

« *Le secteur UCa, qui correspond aux quartiers d'habitat implantés sur les coteaux, est soumis à des règles particulières d'aménagement des espaces verts visant à valoriser le paysage de jardins caractéristique de cette partie de la commune et à limiter l'imperméabilisation des sols* ».

« *Le secteur UCi, correspondant au quartier de la Ferme et aux quartiers d'habitat situés aux abords de la gare de Vitry, est couvert par le périmètre d'application du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI annexé au présent règlement) dont les prescriptions doivent être appliquées* ».

La zone UD

Cette troisième zone est concernée sur 935 m environ par deux sections distinctes du projet d'infrastructure en tunnel :

- De l'avenue Youri Gagarine jusqu'à l'avenue Rouget-de-L'Isle. La mise en place de deux ouvrages techniques annexes est prévue sur cette section : le premier au Nord à l'intersection de la rue Kladno et de l'avenue Youri Gagarine, à proximité du parc du Coteau, le second, avenue Rouget-de-L'Isle, à proximité de l'intersection avec la rue Albert Thomas.
- A la suite d'une brève incursion en zone UB, le tracé traverse à nouveau la zone UD au niveau de la rue Constant Coquelin et de la rue Grétilat.

Le Règlement d'Urbanisme indique que « *la zone UD correspond aux grands quartiers d'habitat collectif de Vitry (Grand-ensemble est, Grand-ensemble ouest et quartier Balzac). Outre toute forme d'habitation, la vocation de la zone UD est ouverte aux fonctions de commerce, d'artisanat, d'hébergement hôtelier, de bureaux, de services publics et d'intérêt collectif, complémentaires à l'habitat* ».

Les secteurs UFbi et UFi de la zone UF

La zone UF (et les secteurs UFi et UFbi) est concernée au total par une section de l'ordre de 1 830 m.

Le secteur UFi est intéressé à plusieurs titres par le projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- Par la section courante de l'infrastructure en souterrain sur une longueur de l'ordre de 500 m.
- Par l'infrastructure de desserte du SMI en tunnel sur approximativement 540 m.
- Par deux ouvrages techniques annexes : le premier, situé à l'Ouest du Centre Technique Municipale, à proximité de la rue de Choisy, au niveau du scindement de l'infrastructure entre la section courante en souterrain et le tunnel de raccordement au SMI ; le second situé à l'Est du Centre Technique Municipal, au niveau de la rue Léon Geoffroy.
- Par l'émergence de la seconde gare « *Les Ardoines* », et une petite portion de cette gare en souterrain, situées le long du réseau ferré existant et assurant la correspondance avec la gare du RER C.
- Enfin, la plus grande partie des emprises du SMI à proximité de la rue Léon Geoffroy.

Le secteur UFbi accueille le tracé sur une distance de l'ordre de 800 m ainsi que la gare souterraine et un ouvrage technique annexe aux abords du quai Jules Guesde.

Le Règlement d'Urbanisme indique que « *la zone UF correspond aux parties de la commune dédiées à l'activité économiques, principalement la zone d'activités des bords de Seine et une partie de l'entrée de ville sur la RN7. Elle est spécifiquement destinée aux activités économiques de tous ordres (industrie, bureaux, laboratoires, artisanat, services, commerce...)*.

Elle intègre également :

- *Le domaine du Port Autonome, qui a notamment vocation à accueillir des activités liées à la voie d'eau.*
- *Une partie du domaine ferroviaire, qui a exclusivement vocation à accueillir les installations nécessaires à l'exploitation du réseau ferroviaire* ».

La zone N

La zone naturelle N est concernée à double titre par le projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- D'une part, par l'infrastructure courante en souterrain (sur 80 m environ) en bordure Est du parc municipal du Coteau.
- D'autre part, par l'implantation de la future gare Vitry Centre, complétée par son emprise en souterrain.

Selon le Règlement d'Urbanisme, « la zone N correspond :

- d'une part à un espace naturel à protéger, dont la majeure partie est consacrée à l'aménagement d'un parc départemental dédié aux loisirs de plein air, à la détente, à la découverte de la nature et aux jardins familiaux; cet espace est également susceptible d'accueillir des équipements publics ou privés en rapport avec les fonctions du parc, notamment les fonctions éducatives et culturelles liées à la découverte de la nature ; il accueille aussi des activités horticoles et des pépinières, ainsi qu'une aire d'accueil des gens du voyage.
- d'autre part aux parcs et jardins publics de la commune ».

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

Il convient de 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 « 1.8. *Déplacements* » sera reformulé avec l'ajout du texte suivant à la fin de la partie consacrée aux « *projets de développement des transports publics structurants* » :

« Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation des gares « Vitry Centre » et « Les Ardoines » 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 VITRY-SUR-SEINE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse d'Est en Ouest le territoire de VITRY-SUR-SEINE sur une longueur totale d'environ 4,7 km.

Après un parcours en zone pavillonnaire, il s'infléchit vers le Sud en longeant l'avenue Youri Gagarine, puis l'avenue Rouget de l'Isle. Il prend ensuite à nouveau la direction de l'Est vers les espaces à vocation économique. L'infrastructure quitte la commune en franchissant la Seine.

VITRY-SUR-SEINE accueille au Sud-Est l'infrastructure de desserte d'un site de maintenance industriel (SMI) en tunnel.

Le territoire communal est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- Par l'infrastructure de transport en tunnel (section courante pour une longueur d'environ 3 400 m et desserte d'un site de maintenance industriel (SMI) pour une longueur d'environ 1 280 m).
- Par la gare de « Vitry Centre » en limite du parc municipal du Coteau et l'avenue Maximilien Robespierre (complétée par sa gare souterraine).
- Par une seconde émergence de la gare « Les Ardoines » (complétée également par sa gare souterraine) au Sud-Est de la commune à proximité de la gare actuelle du RER C.
- Par les emprises du SMI au Sud-Est de la commune, aux abords de la rue Léon Geffroy.
- Par l'implantation de six ouvrages techniques annexes tout au long du tracé de la section courante et de l'infrastructure de desserte du SMI.

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 volet du **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** relatif aux transports a été complété, afin d'inclure explicitement l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris sur la commune au sein des objectifs et orientations générales qui figurent dans le PADD.

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 soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.*

2.11.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Le projet de réseau de transport collectif du Grand Paris n'y apparaît pas alors qu'est cité, notamment, le projet ORBITAL qui a été repris dans le projet du Grand Paris. Mais, ce dernier en diffère sensiblement par ses objectifs et par son ampleur qui se traduit notamment par la desserte de nombreux autres territoires de la région parisienne et par la création d'un nombre plus important de gares.

Par conséquent, il convient de mettre en compatibilité le PADD en y mentionnant de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le chapitre 2.3 « *faciliter les déplacements* » sera modifié afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte modifié sera le suivant :

« promouvoir une politique de transport en commun signifie arrimer Vitry dans les projets franciliens en matière de déplacement : tramway sur la RN 305, transport en commun en site propre, faisant le lien entre la Bibliothèque de France et la gare des Ardoines, amélioration du fonctionnement de la ligne C du RER, amélioration de la qualité de la desserte bus [horaires, circuits...] pour les quartiers un peu excentrés, liaisons bus en site propre Est/Ouest, ~~liaison ORBITALE-Sud desservant le centre-ville,~~ réseau de transport public du Grand Paris, projet Grand Tram, etc. »

2.11.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avère au cœur du projet urbain décrit par les Orientations Particulières d'Aménagement. Néanmoins, il conviendra d'actualiser la carte 3 « *Mise en œuvre de la trame verte* » (située en page 11 du document « *3. Orientations particulières d'aménagement* ») en reprenant les limites de la zone naturelle du parc du Coteau, la réduction de l'EBC n°1 et de la zone naturelle du parc municipal du Coteau étant rendue nécessaire

Il s'agira donc de redessiner le périmètre de l'espace boisé classé concernant le parc apparaissant sur la carte suivante :



2.11.1.5. Impacts sur le patrimoine bâti

*L'émergence gare de «Vitry Centre» impacte également un élément du patrimoine bâti identifié dans le document graphique 4.10 au titre de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme. Il s'agit de la grille du parc du Coteau. La réalisation de l'émergence gare à l'entrée du parc du Coteau impose la **suppression de la protection de cet élément ainsi que la suppression de la protection des***

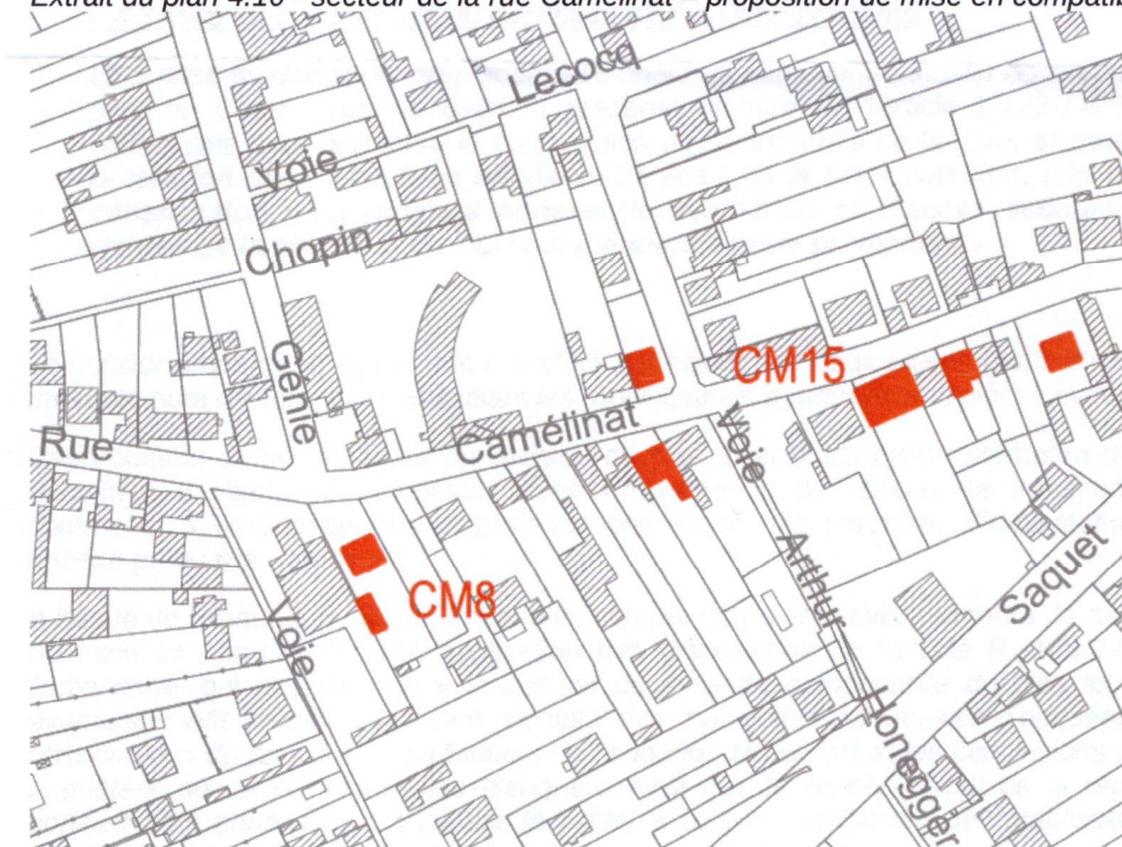
immeubles situés au 21 et 23 de la rue Camélinat, afin de permettre la construction d'un ouvrage annexe de ventilation et d'accès secours, ainsi que la reprise de la pièce 4.B du PLU qui mentionne cette protection. » .

Le document graphique 4.10 relatif au patrimoine bâti devra donc être modifié dans ce sens (Cf. cartes suivantes) :

ANNEXE 1 – MISE EN COMPATIBILITE DE LA PIECE « 4.10.PATRIMOINE BATI – article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme. »



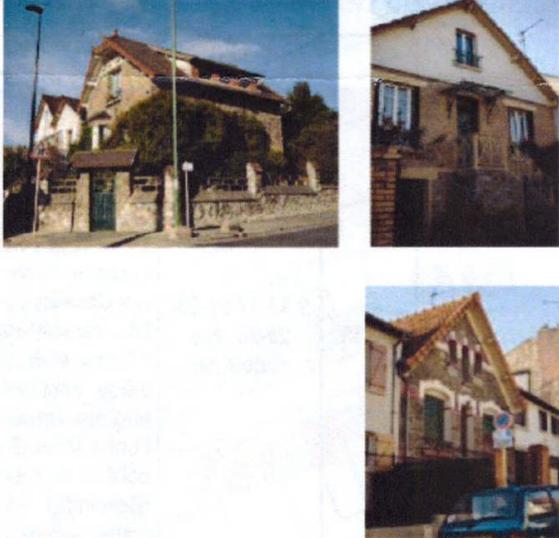
Extrait du plan 4.10 - secteur de la rue Camélinat – proposition de mise en compatibilité



PIECE 4 B (modifiée)

VITRY sur SEINE

Dossier de modification du PLU : Annexe au règlement

	Désignation - Adresse	Motif et justification de l'identification	Illustrations
CM13	Briquèterie - 175, boulevard de Stalingrad	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Usine se présentant sous la forme d'un long corps de bâtiment de deux étages en briques développé à partir d'une grande cheminée. Ce bâtiment constitue l'un des derniers fleurons du patrimoine industriel de la fin du XIXe siècle.	
CM14	29 à 45, 45 boulevard de Stalingrad	<input type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Ensemble de petits collectifs anciens et de maisons de bourg dont la continuité des rythmes de façades, l'unité des toitures à faible pente et la présence de portes cochères et de lucarnes composent un front bâti cohérent.	
CM15	9 - 13 -17 25-26, rue Camélinat	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique L'intérêt de cette séquence vient de la concentration sur une partie de la rue Camélinat de plusieurs types de bâti, caractéristiques de la fin du XIXème et du début du XXème siècle. Sont ainsi représentés successivement divers pavillons de l'Entre-Deux-Guerres et un petit collectif du début du Xxème d'inspiration Art Déco, ... Les configurations, quoique différentes, dialoguent entre elles, notamment par le choix des matériaux et le traitement des clôtures.	

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UB	Art. 6	<p>L'article 6 est complété de la manière suivante :</p> <p>« 6.6. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère ».</i></p>
	Art. 7	<p>L'article 7 est complété de la manière suivante :</p> <p>« 7.7. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère ».</i></p>
UC (secteurs UCa et UCi)	Art. 6	<p>L'article 6 est complété de la manière suivante :</p> <p>« 6.7. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère ».</i></p>
	Art. 7	<p>L'article 7 est complété de la manière suivante :</p> <p>« 7.8. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère ».</i></p>
	Art. 6	<p>L'article 6 est complété de la manière suivante :</p> <p>« 6.3. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des</i></p>

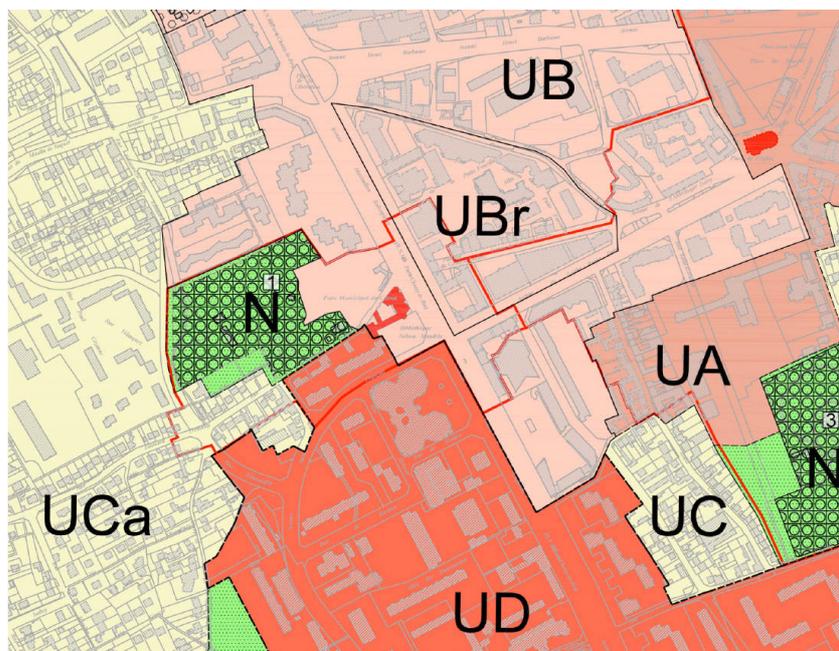
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UD		<i>contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère ».</i>
	Art. 7	L'article 7 est complété de la manière suivante : « 7.3. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère ».</i>
UF (secteurs UFi et UFbi)	Art. 6	L'article est complété de la manière suivante : <i>«Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 7	L'article est complété de la manière suivante : <i>«Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 11	L'alinéa 11.3 est complété de la manière suivante : <i>«Une hauteur supérieure pourra être autorisée pour les clôtures bordant les voies et les clôtures entre voisins dans le cas des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
N	Art. 2	L'énumération de l'article N.2 est complétée par l'alinéa suivant : <i>« - Les affouillements liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>

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

Le projet impacte le parc du Coteau protégé par un Espace Boisé Classé.

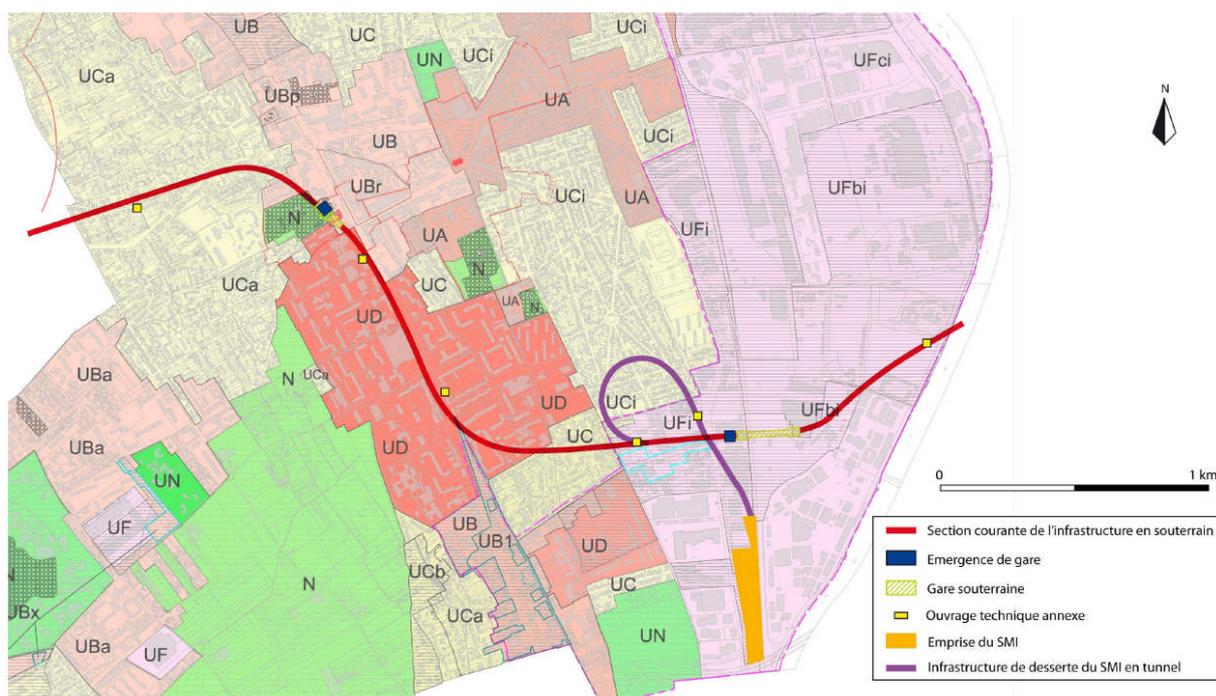
Même si la section en tunnel et la gare en souterrain ne remettent pas en cause cet EBC, ce dernier devra être réduit sur les emprises de l'émergence de la gare de « Vitry Centre ».

La reprise de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (extrait plan de zonage suivant) afin de réduire l'emprise de la zone N et de l'EBC attaché au parc municipal du Coteau est nécessaire. L'EBC est amputé de 7 240 m² environ et la zone N de 5 300 m² environ qui sont reclassés en UB pour permettre la construction de l'émergence de la gare et de la gare en souterrain .



2.11.1.8. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de VITRY-SUR-SEINE (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.11.1.9. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Rapport de présentation du PADD
- Orientations d'aménagement avec nouvelle carte reprenant les limites de la zone naturelle du parc du Coteau
- Nouveau document graphique 4.10 relatif au patrimoine et modification pièce 4B
- Règlement d'urbanisme (Zones UB, UC, UD, UF et N)

2.11.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département du Val de Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Vitry-sur-Seine,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Vitry-sur-Seine,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Vitry-sur-Seine,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Vitry-sur-Seine,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Vitry-sur-Seine afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Vitry-sur-Seine selon les modalités décrites dans le dossier mis à

l'enquête publique et résumées dans le paragraphe 2.11.1 ci-dessus, avec la RECOMMANDATION suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Vitry-sur-Seine soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



12

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU D'ALFORTVILLE**

2.12.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.12.1.1. Situation actuelle

La ville d'ALFORTVILLE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 12 février 2009.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification n°2 approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 10 février 2011.

Depuis le PLU de la commune d'Alfortville a fait l'objet d'une procédure de modification, approuvée par le Conseil Municipal le 20 Décembre 2012. Cette modification n°3 du PLU d'Alfortville a porté sur des dispositions du document 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.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'ALFORTVILLE sur une longueur totale d'environ 0,9 kilomètre.

Le territoire est concerné par ce projet :

- Par l'infrastructure de transport en tunnel.
- Par les emprises en souterrain de la gare « Le Vert de Maisons » implantée sur la commune de Maisons-Alfort.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le projet est implanté sur six zones distinctes du PLU de la ville d'ALFORTVILLE : cinq zones urbaines et une zone naturelle.

Le secteur UAb de la zone UA

La zone UA est uniquement traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain en son secteur UAb, de manière très ponctuelle, en limite Ouest de la commune, à la convergence de la rue de Choisy et du quai Jean-Baptiste Clément (une dizaine de mètres).

Le Règlement d'Urbanisme précise que « *cette zone correspond au tissu urbain dit « mixte » qui est caractérisé par une diversité des formes urbaines avec une densité plus ou moins importante et par une diversité des fonctions urbaines (habitat, activités, équipements, etc.).* ».

Le secteur UBb de la zone UB

La zone UB est uniquement traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain en son secteur UBb, de manière très ponctuelle, en limite Ouest de la commune, à l'extrémité Sud de la rue de Choisy (une dizaine de mètres).

Le Règlement d'Urbanisme précise que « *cette zone correspond à des espaces à dominante d'habitat collectif. Cette zone comprend trois secteurs [...] : un secteur UBb dans lequel les bâtiments relativement hauts sont construits en ordre continu* ».

La zone UC

Cette troisième zone est traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain pour une faible section (15 m environ), les emprises en souterrain de la gare « Le Vert de Maisons » y seront implantées.

Le Règlement d'Urbanisme indique « *cette zone correspond aux espaces nécessaires aux grands services urbains et aux constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif* ».

La zone UE

La zone urbaine UE traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain (sur 580 m environ) se situe au Sud de la commune, de part et d'autre de la Place de l'Europe :

- Par la section de l'infrastructure courante de transport en tunnel.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe à l'intersection des rues de Rome et de Madrid.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone à vocation d'habitat individuel, au parcellaire petit ou moyen, à faible densité ».

Le secteur UFG de la zone UF

La zone UF est uniquement traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain en son secteur UFG, en limite Ouest de la commune, à la rencontre des quais de la Révolution et Jean-Baptiste Clément (50 m environ).

Le Règlement d'Urbanisme précise que « cette zone correspond aux différents espaces à vocation principalement économique de la ville. Cette zone comprend différents secteurs [...] : le port d'Alfortville, UFG ».

La zone N et le secteur Nc

Il s'agit de la seule zone naturelle du PLU concernée par une section de l'infrastructure courante en souterrain :

- En limite Ouest de la commune, sur la traversée de la Seine pour une longueur de 80 m environ en zone N.
- Une section traverse un secteur Nc circonscrivant la Place de l'Europe sur 40 m environ.

Le Règlement d'Urbanisme précise que « cette zone correspond aux espaces protégés en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique et écologique. [...] Le secteur Nc correspond aux parcs et jardins publics ».

2.12.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Il convient de 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 « Les déplacements », la partie consacrée aux transports collectifs sera complétée par le texte suivant :

« LES PROJETS : LE RESEAU DE TRANSPORT « GRAND PARIS EXPRESS »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Le Vert de Maisons » 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'Île-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 d'ALFORTVILLE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la partie Sud du territoire d'ALFORTVILLE et d'Ouest en Est sur une longueur totale d'environ 0,9 km.

Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Le tracé de l'infrastructure souterraine courante franchit le Port d'Alfortville en limite Ouest de la commune, à la rencontre des quais de la Révolution et Jean-Baptiste Clément. Il poursuit son parcours jusqu'à la limite Est de la commune sur une zone pavillonnaire, juste interrompue par le square situé place de l'Europe.*
- *Une nouvelle gare « Le Vert de Maisons » sera implantée sur la commune de Maisons-Alfort. L'emprise en souterrain de cette gare s'étend sur la commune d'Alfortville au niveau de l'intersection des rues de Naples et de Pétrograd.*
- *L'implantation d'un ouvrage technique annexe à l'intersection des rues de Rome et de Madrid.*

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

2.12.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Le projet ne remet pas en cause le PADD, qui ne nécessite donc pas de mise en compatibilité.

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

Le PLU en vigueur de la ville d'ALFORTVILLE ne comporte pas d'Orientations Particulières d'Aménagement.

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UC	Art. 2	<p>La rédaction à insérer en fin d'alinéa 1 est la suivante :</p> <p><i>«1. Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration, en application des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors qu'elles respectent les dispositions du paragraphe 1 du présent article et qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers tels que les systèmes de régulation thermique des immeubles, les garages et les parcs de stationnement, les boulangeries, les laveries,... ou qu'elles soient liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ; »</i></p>

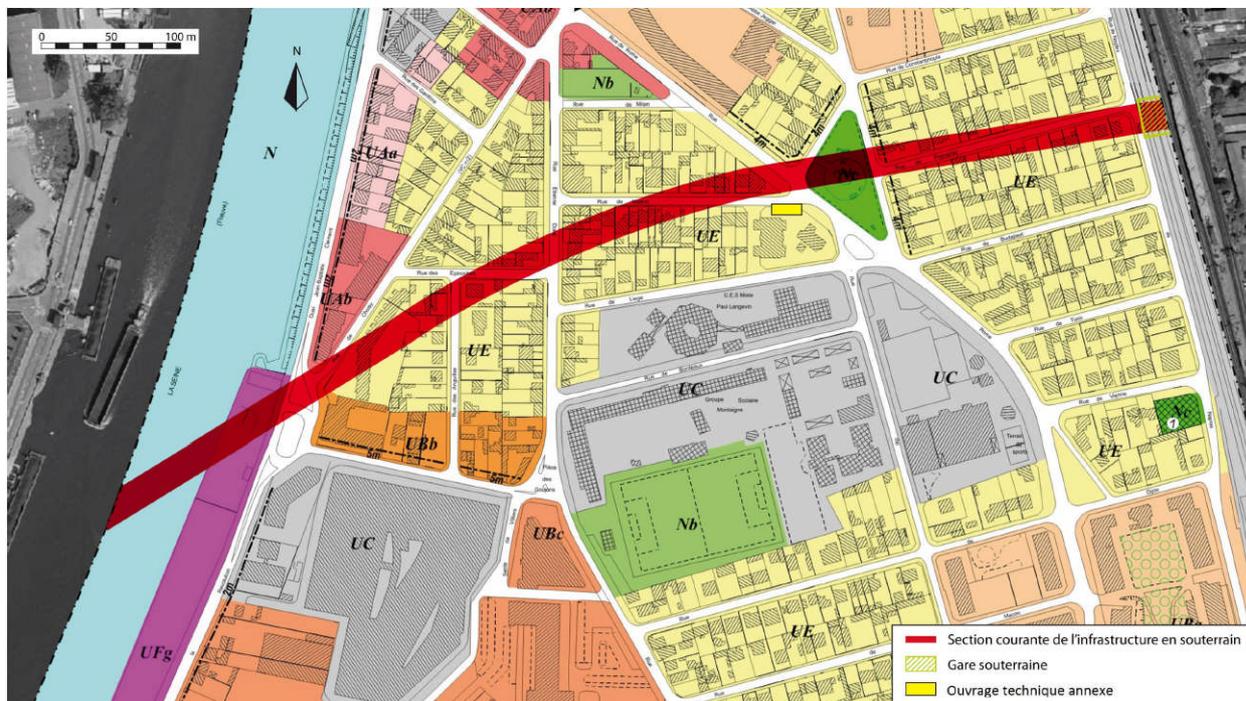
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UE	Art. 9	La rédaction à insérer en fin d'article UE 9.2 est la suivante : « Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100%. »
	Art. 13	La rédaction insérée en fin de paragraphe « Quantitativement » est la suivante : « Toutefois ces règles ne s'appliquent pas au réseau de transport public du Grand Paris. »
UF (secteur UFg)	Art. 1	La rédaction à insérer en fin d'alinéa 11 est la suivante : « Dans le secteur UFg, toutes les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas liées à l'exploitation du service public fluvial ou aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »

2.12.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

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

2.12.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville d'ALFORTVILLE (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.12.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Règlement d'urbanisme (Zones UC, UE et UF)

2.12.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département du Val de Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle d'Alfortville,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle d'Alfortville,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune d'Alfortville,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU d'Alfortville n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune d'Alfortville,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune d'Alfortville afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

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

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Alfortville soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



13

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE MAISONS-ALFORT**

2.13.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.13.1.1. Situation actuelle

La ville de MAISONS-ALFORT est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 octobre 2010.

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

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MAISONS-ALFORT sur une longueur totale d'environ 530 mètres.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport courante en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation d'une nouvelle gare Le Vert de Maisons et des emprises souterraines qui lui sont liées, entre les emprises de la voie ferrée à l'Ouest et l'avenue de la Liberté.

Le projet est implanté sur quatre zones urbaines distinctes du PLU de la ville de MAISONS-ALFORT.

La zone UA

La première zone urbaine traversée par une section l'infrastructure courante en souterrain est la zone UA, sur une longueur d'environ 80 m entre la rue Jean Jaurès et l'avenue Charles Martigny au Sud de la commune.

Le Règlement d'Urbanisme précise que *« cette zone concerne les espaces situés aux abords des axes structurants de la ville, telles que l'avenue du général Leclerc N1 et la rue Jean Jaurès (RN6) , mais également dans le secteur qui mène au centre-ville, entre la rue Carnot et l'avenue de la République et en entrée de ville, aux abords du pont de Charenton »*.

La zone UD

Cette deuxième zone urbaine est plus fortement impactée par le projet, à la fois :

- Par une section de l'infrastructure courante en tunnel entre la rue Jean Jaurès et l'avenue de la Liberté (sur 170 m environ).
- Par une partie des emprises souterraines de la nouvelle gare Le Vert de Maisons, aux abords de l'avenue de la Liberté.

Sur cette partie du territoire, la zone UD traversée par le réseau de transport public du Grand Paris concerne le square Maurice Dufourmantelle.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UD *« regroupe les opérations d'ensemble dont la composition urbaine organise les constructions autour d'espaces verts communs.*

Ces opérations, réalisées depuis les années 1 30, sont réparties sur l'ensemble du territoire communal. »

La zone UE

Cette zone urbaine est impactée par le projet, à la fois :

- Par une section de l'infrastructure courante en tunnel sous la ligne de RER D (sur 40 m environ).
- Par l'implantation de la nouvelle gare souterraine.

Le règlement d'urbanisme indique que « *cette zone regroupe les emprises destinée à accueillir principalement des équipements publics de toute nature et les installations nécessaires à un service public telle que l'activité ferroviaire* ».

Les secteurs UFd et UFe de la zone UF

Cette zone urbaine est la plus fortement impactée par le projet, à la fois :

- Par le tracé en tunnel sur 140 m environ entre les emprises du RER D et l'avenue de la Liberté puis entre la rue Charles Martigny et la rue Valenton.
- Par l'émergence de la gare Le Vert de Maisons et une partie de ses emprises souterraines, sous la ligne de RER D.

Cette zone regroupe les emprises destinées à accueillir principalement des activités économiques.

Le règlement d'urbanisme indique « *la zone UF est décomposée en plusieurs secteurs en fonction de la nature des activités admises et de leur situation dans la ville*

- *le secteur UFd, qui concerne le site d'activité des Petites Haies ;*
- *le secteur UFe, qui se situe au sud de la gare RER du Vert de Maisons, destiné à accueillir principalement des activités tertiaires*

2.13.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Il convient de 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 4 « *Les déplacements* », le paragraphe « *1.1.3. Arc Express* » sera remplacé 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 « Le Vert de Maisons » 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.

Présentation générale du projet

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 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 MAISONS-ALFORT

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le quartier Liberté – Vert de Maisons, au Sud de MAISONS-ALFORT sur une longueur totale d'environ 530 mètres. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris entre les emprises ferroviaires à l'Ouest et la rue Valenton à l'Est, en limite de Créteil. Il traverse en souterrain un quartier de grands ensembles organisés autour de la cité d'Habitations Bon Marché, du Square Dufourmantelle et le site d'activités des Petites Haies.
- Une nouvelle gare « Le Vert de Maisons » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) entre les emprises de la voie ferrée à l'Ouest et l'avenue de la Liberté.

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 TGP 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 TGP 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 TGP, 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 TGP, 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 TGP 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 soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13. »*

2.13.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Le projet ne remet pas en cause le PADD, qui ne nécessite donc pas de mise en compatibilité

2.13.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

Le PLU en vigueur de la ville de MAISONS-ALFORT ne comporte pas d'Orientations Particulières d'Aménagement

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UE	Art. 12	La rédaction insérée en fin d'article 12.4 est la suivante : <i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues non motorisés doit être estimé en fonction des besoins de la construction »</i>
UF (secteurs UFe et UFd)	Art. 6	Un nouveau paragraphe 6.3 sera inséré en fin d'article : <i>«Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 7	La rédaction insérée en fin de paragraphe 7.2 est la suivante : « 7.3 Règle applicable dans des cas particuliers (...) <i>3 . Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
		La rédaction à insérer en fin de paragraphe 9.2 « Dispositions particulières » est la suivante :

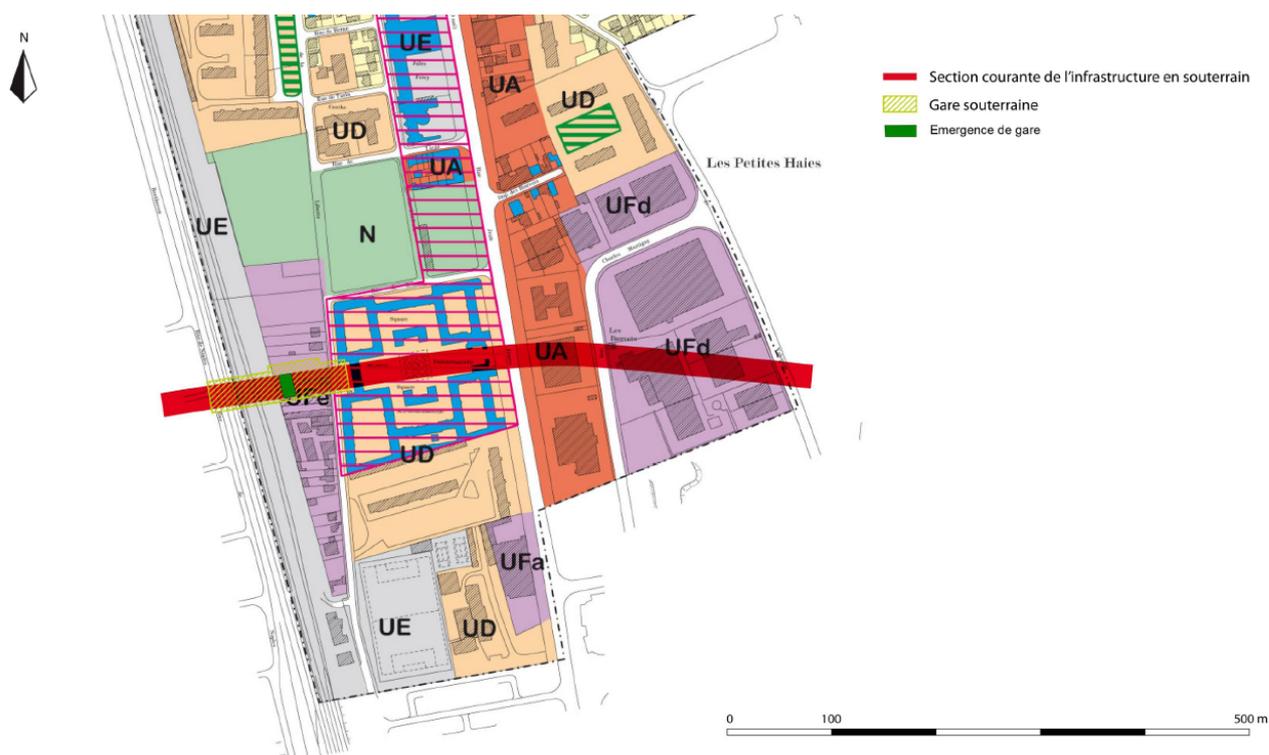
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
	Art. 9	<i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100%. »</i>
	Art. 13	La rédaction insérée en fin d'alinéa 13.2 est la suivante : <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>

2.13.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

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

2.13.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de MAISONS-ALFORT (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.13.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Règlement d'urbanisme (Zones UE et UF)

2.13.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département du Val de Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Maisons-Alfort,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Maisons-Alfort,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Maisons-Alfort,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Maisons-Alfort n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Maisons-Alfort,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Maisons-Alfort afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Maisons-Alfort selon les modalités décrites dans le dossier mis à

l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.13.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Maisons-Alfort soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



14

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE CRETEIL**

2.14.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.14.1.1. Situation actuelle

La ville de CRETEIL est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 mars 2007.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant conjointement sur des modifications et une révision simplifiée approuvées par délibération du Conseil Municipal en date du 26 mars 2012.

Mais par courrier du 14 novembre 2013 (Courrier n°44 adressé au président de la commission d'enquête), le directeur de la DRIEA fait part de l'évolution suivante :

“Le plan local d'urbanisme de la commune de Créteil fait l'objet d'une procédure de révision. Le projet de PLU révisé a été arrêté en conseil municipal le 24 juin 2013, et la procédure de révision est soumise à enquête publique du jeudi 10 octobre 2013 au samedi 9 novembre 2013 inclus.

Cette procédure de révision rendra compatibles avec le réseau de transport public du Grand Paris certaines des dispositions visées par la procédure de mise en compatibilité.

L'article L. 123-23-1 du code de l'urbanisme dispose que « le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal ».

En vertu de ces dispositions, à l'issue de l'enquête publique relative au réseau de transport public du Grand Paris, le dossier de mise en compatibilité du PLU de Créteil pourrait être éventuellement ajusté, afin de ne pas apporter de modifications redondantes avec les dispositions du document d'urbanisme entrées en vigueur après la réunion d'examen conjoint.

Ces modifications permettraient de solliciter pour avis le conseil municipal de Créteil sur la base d'un dossier de mise en compatibilité modifié en application de l'article L. 123-23-1 du code de l'urbanisme et cohérent avec l'évolution en cours du PLU. La procédure de révision du PLU de Créteil rendra compatibles avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris les dispositions des articles UA 6, UA 7, UG 6 et UG 9 du règlement écrit.

Dès lors, sous réserve de l'approbation définitive du PLU de Créteil issu de la révision en cours, il est proposé de ne plus modifier les articles UA 6, UA 7, UG 6 et UG 9 du règlement dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU de Créteil, les autres éléments mentionnés dans le dossier demeurant inchangés.”

Cette révision a été adoptée en Conseil Municipal le 8 décembre 2013 et elle est désormais compatible avec l'implantation du projet de liaison « Pont de Sèvres – Noisy-Champs » sur le territoire communal.

Il reste cependant qu'un recours contentieux à l'égard de cette révision du PLU est toujours possible avec la possibilité de revenir, en cas d'annulation contentieuse, à l'ancien PLU.

La commission d'enquête a donc préféré instruire la présente mise en compatibilité du PLU au cas hypothétique où le PLU ancien serait remis en vigueur.

* * *

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CRETEIL sur une longueur totale d'environ 2,9 kilomètres.

Le territoire est concerné à triple titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Créteil-l'Echat ».
- Enfin, par l'implantation de quatre ouvrages techniques annexes sur ou aux abords directs du tracé du réseau de transport public du Grand Paris.

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

La zone UA

Cette première zone est traversée à plusieurs reprises, par une section de l'infrastructure souterraine courante, sur une longueur totale de 250 mètres environ.

- Premièrement, en limite Ouest de la commune, longeant le périphérique A 86, au niveau de l'intersection de l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue Bernard.
- Deuxièmement, en limite des rues Albert Einstein et Gustave Eiffel. Ce secteur accueillera la future gare « Créteil-l'Echat ».
- Troisièmement, en limite Nord-Ouest, encerclée par les voies de circulation suivantes : l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue du Général de Gaulle et le périphérique A86. Notons que sur cette section un ouvrage technique annexe viendra s'implanter.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone principalement de bureaux, d'équipements, d'entrepôts, de surfaces commerciales, implantés en ordre discontinu ».

Les secteurs UCb et UCc de la zone UC

Deux secteurs de la zone UC sont concernés par le projet : UCb et UCc, sur une longueur totale de 1 200 mètres environ. Cette seconde zone est traversée au Nord et au Nord-Ouest de la commune.

- Le secteur UCb est impacté au niveau des quartiers Nord de la commune (Bleuets- Bardières-Pinsons et Buttes-Halage). Sur ces sections viendront s'implanter deux ouvrages techniques annexes.
- Le secteur UCc est, quant à lui, concerné en limite Ouest du CHU Henri Mondor par le tracé dont une partie de l'infrastructure souterraine courante impacte de part et d'autre deux zones : UA et UG.

Selon le Règlement d'Urbanisme, les deux secteurs UCb et UCc de la zone UC se définissent ainsi :

UCb : Il s'agit d'une « zone d'habitat mixte répartie dans la ville ancienne en plusieurs secteurs, de moyenne densité, intégrant de petites parcelles pour les constructions individuelles réalisées en ordre discontinu dans laquelle sont admis, sous certaines conditions, des immeubles d'habitation collective, et qui intègre quelques grands équipements publics ».

UCc : Il s'agit d'une « zone couvrant essentiellement le secteur du centre hospitalier de Mondor, occupée par des constructions relativement hautes. Une réglementation spécifique s'avère donc nécessaire pour permettre l'évolution de cet îlot ».

La zone UE

Cette troisième zone est concernée sur un linéaire de 450 mètres environ en souterrain, au Nord de la commune, dans les quartiers de Buttes-Halage, Champeval et Echat.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « *zone traditionnellement vouée à l'habitat individuel : de parcellaire moyen, de faible densité, sans activités autres que les commerces de détail* »

La zone UG

Cette quatrième zone urbaine est fortement impactée par le projet, elle est située au Centre-Ouest de la commune, sur une longueur de 730 mètres environ.

Sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.

Il s'agit d'une « *zone d'habitat collectif haut et bas associée à des équipements et des immeubles de bureaux, où les constructions sont implantées en ordre continu ou discontinu, selon une organisation propre à chaque quartier* ».

Le secteur U1a de la zone UI

Le tracé concerne uniquement le secteur U1a, de la zone UI, sur la partie Ouest de la commune.

Il est simplement impacté en limite, sur 100 mètres environ, par la section en souterrain du quartier Montaigut.

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé, pour la zone UI, qu'il s'agit d'une « *zone recevant des établissements industriels, scientifiques et techniques, des activités artisanales et des bureaux* ».

En ce qui concerne le secteur U1a, il est précisé dans le règlement qu'il s'agit d'une « *zone recevant des établissements industriels, scientifiques et techniques, des activités artisanales et des bureaux* ».

La zone UN

Le projet traverse la zone UN en limite de la zone naturelle le long de l'avenue Laferrière sur une centaine de mètres.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit : « *d'une zone d'équipements sportifs* ».

La zone N

La dernière zone impactée par le tracé en souterrain est la zone naturelle sur une longueur de 250 mètres environ.

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé qu'il s'agit d'une « *zone protégée de toute urbanisation, du fait de la qualité ou de la nature des sites et du paysage* ».

2.14.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Il convient 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 « *V. Transports et déplacements* », les trois paragraphes relatifs au projet de « *Grand Huit* », situés dans la partie « *Diagnostic et perspectives d'évolution* » seront remplacés par le texte suivant qui correspond aujourd'hui à la réalité de la desserte envisagée :

« Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Créteil-L'Échat » 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 CRETEIL

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse, d'Ouest en Est, le Nord du territoire communal de CRETEIL, sur une longueur de l'ordre de 2,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris qui traverse les quartiers suivants : Montaignut-Université, Créteil-L'Échat, Créteil-Cimetière, Créteil-Plaisance-les-Tilleuls, Créteil-le Halage.
- La gare « Créteil L'Échat » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) située au sein du quartier de l'Échat.
- La gare « Créteil L'Échat » permet la correspondance avec la ligne 8 du métro parisien. Dans ce secteur, la ligne améliore l'accessibilité du Centre Hospitalier Henri-Mondor et permet sa mise en relation directe avec le pôle de développement consacré à la santé et aux biotechnologies. La gare est également située à proximité de l'Université Paris Est Créteil.
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes. Le premier est situé rue Pasteur Vallery Radot, à proximité de l'Évêché de Créteil, le deuxième se situe à la fourche de la rue de l'Échat et de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, le troisième, avenue Laferrière et le quatrième se situe au croisement de la rue du Cap et du quai de Halage.

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

2.14.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Le projet ne remet pas en cause le PADD, qui ne nécessite pas de mise en compatibilité.

2.14.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

Le PLU de la ville de CRETEIL ne comporte pas d'orientations particulières d'aménagement, pièces non obligatoires.

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

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UA	Art. 6	<p>Le paragraphe autorisant des dispositions différentes aussi bien pour les voies publiques que pour les autres emprises publiques sera complété de la manière suivante :</p> <p><i>«- Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30% des distances résultant de l'application stricte des présentes règles. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette modulation peut être portée à 100%. »</i></p>
	Art. 7	<p>Le dernier paragraphe de l'article UA 7 sera complété de la manière suivante :</p> <p><i>«- Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30% des distances résultant de l'application stricte des présentes règles. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette modulation peut être portée à 100%. »</i></p>
UG	Art. 6	<p>Le dernier paragraphe de l'article UG 6 sera complété de la manière suivante :</p> <p><i>«- Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30% des distances résultant de l'application stricte des présentes règles. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette modulation peut être portée à 100%. »</i></p>
	Art. 9	<p>La rédaction insérée en fin de deuxième alinéa est la suivante :</p> <p><i>« L'emprise au sol pour les constructions ou l'extension des équipements publics ou d'intérêt collectif pourra atteindre 60</i></p>

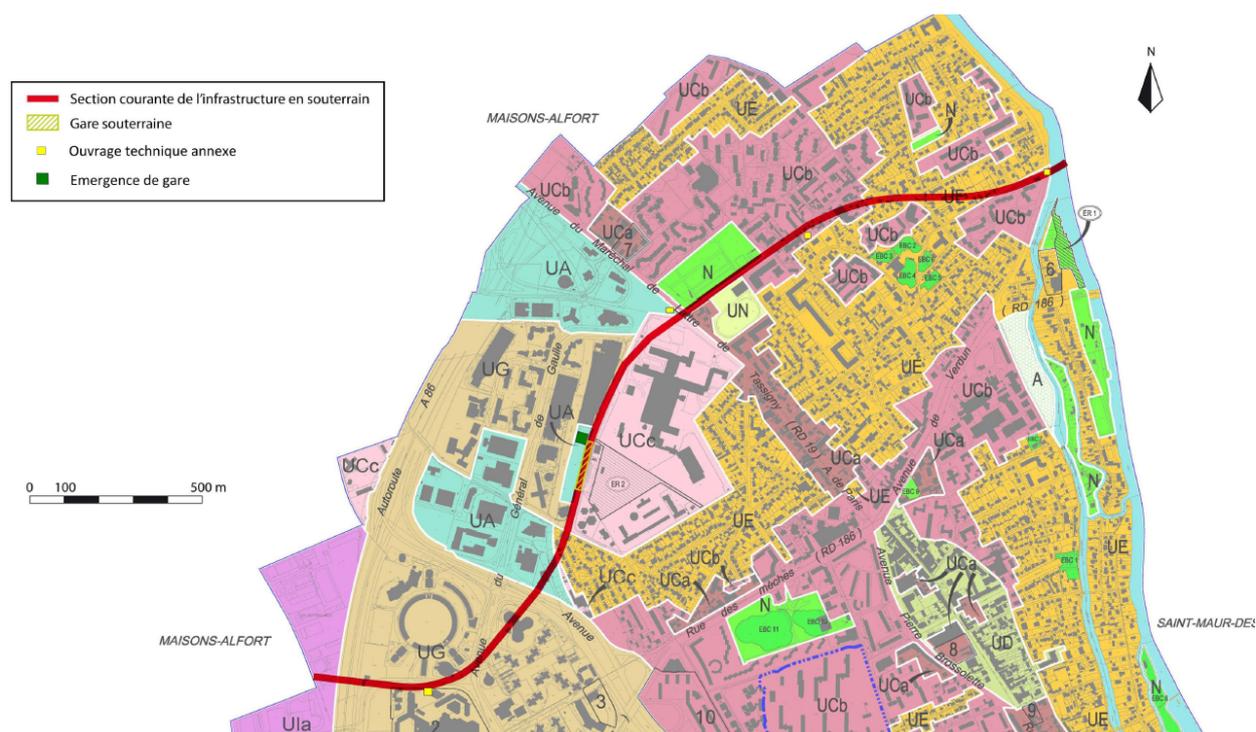
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
		% de la surface de la parcelle. <i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100%. »</i>
N	Art. 2	La modification du libellé de l'alinéa 2 est la suivante : «- Les ouvrages d'intérêt public (châteaux d'eau, relais hertziens, postes de transformation électrique, <i>constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</i>) s'ils ne portent pas atteinte à l'intérêt de la zone. »

2.14.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé, ni Espace Boisé Classé en surface sur le tracé

2.14.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de CRETEIL (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.14.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Règlement d'urbanisme (Zones UA, UG et N)

2.14.2. Conclusions de la commission d'enquête.

AVERTISSEMENT : Les présentes conclusions ne seraient mises en œuvre qu'au cas ou suite à un recours contentieux les modifications concernant la révision du PLU de Créteil seraient annulées et l'ancien PLU remis en vigueur.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département du Val de Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Créteil,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Créteil,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Créteil,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Créteil n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Créteil,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Créteil afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Créteil selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.14.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Créteil soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



15

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
MISE EN COMPATIBILITE DU POS
DE SAINT-MAUR-DES-FOSSES**

2.15.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.15.1.1. Situation actuelle

La ville de SAINT-MAUR-DES-FOSSES est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 avril 1986.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 28 septembre 2006.

Depuis le POS de la commune de Saint-Maur-des-Fossés n'a fait l'objet d'aucune évolution.

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SAINT-MAUR-DES-FOSSES sur une longueur totale d'environ 1,4 kilomètres.

Le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation de la gare « *Saint Maur – Créteil* ».
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes situés au niveau de la rue de l'Abbaye et de la rue des Remises.

Le projet est implanté sur cinq zones urbaines distinctes du POS de la ville de SAINT-MAUR-DES-FOSSES.

Le secteur UAa de la zone UA

La première zone urbaine traversée est la zone UA, uniquement concernée ici pour son secteur UAa, dans le centre de SAINT-MAUR-DES-FOSSES. Elle est impactée par le projet, à la fois :

- Par une section de l'infrastructure souterraine courante, entre le Sud de l'avenue Gallieni et la rue Leroux sur 310 m environ.
- Par l'implantation de la future gare au niveau du Parvis de Saint-Maur, plus précisément entre la rue Bobillot et les emprises ferroviaires de la ligne Paris – Verneuil L'Etang, ainsi que par son emprise en souterrain entre l'avenue Desgenettes et le Parvis de Saint-Maur.

Le Règlement d'Urbanisme précise : « *Il s'agit d'une zone à caractère central d'habitat, de service et d'activités, généralement dense où les bâtiments sont construits en ordre continu* ».

Le secteur UBa de la zone UB

Cette deuxième zone urbaine est la plus fortement impactée (580 mètres environ) par une section de l'infrastructure souterraine courante. Elle est uniquement concernée ici pour son secteur UBa :

- D'une part, sur un secteur compris entre la rue Mahieu et le Sud de l'avenue Gallieni.
- D'autre part, au Sud de la station RER, entre la rue Leroux et l'intersection rue Chevreul / rue Traversière.
- Enfin, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe au niveau de la rue des Remises.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UB est une « *zone à caractère collectif, semi-dense, où des bâtiments relativement hauts sont construits en ordre discontinu avec de grands espaces libres accessibles* ».

Le secteur UCa de la zone UC

Cette troisième zone est concernée par le projet à double titre :

- D'une part, par une section de l'infrastructure souterraine courante au Nord-Ouest de la commune, entre les bords de Marne et la rue Mahieu, sur environ 380 m.
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe au niveau de la rue de l'Abbaye.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « zone d'habitat peu dense, de petit parcellaire, de constructions individuelles réalisées en ordre discontinu dans laquelle sont admis sous certaines conditions de petits immeubles d'habitations collectives ».

Le secteur UEa de la zone UE

La zone UE, uniquement concernée ici pour son secteur UEa, est traversée de manière très ponctuelle, entre l'intersection rue Chevreul / rue Traversière et le boulevard du Général Ferrié (40 m environ).

Le Règlement d'Urbanisme précise : « Il s'agit d'une zone d'habitat individuel : de parcellaire moyen, de faible densité d'où sont exclus les immeubles d'habitations collectives et les activités autres que les commerces de détail ».

La zone UF

La zone urbaine UF est traversée par une section de l'infrastructure souterraine courante (sur 90 m environ) à l'Ouest de la commune, entre le boulevard du Général Ferrié et les bords de Marne.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UF est une « zone d'activité à vocation d'industrie, d'entrepôts et d'activité tertiaires

2.15.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du POS

Il convient de compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux projets de transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « *Grand Paris Express* ».

Aussi, dans le chapitre « 22 – *Circulation et transports en commun* », le texte suivant sera inséré à la fin du paragraphe sur les transports en commun :

« Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Saint-Maur - Créteil » 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 SAINT-MAUR-DES-FOSSES

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SAINT-MAUR-DES-FOSSES sur sa frange Nord-Ouest, sur une longueur totale de 1,4 km environ.

Il débute en souterrain depuis les bords de Marne (en limite de Créteil) au niveau d'une petite zone portuaire à l'Ouest pour remonter vers le Nord, traversant un secteur mixte de pavillons et de logements collectifs, qui se poursuit au-delà des emprises ferroviaires de la station RER et du Parvis de Saint-Maur, jusqu'à la rue de Varenne.

Au-delà de la rue de Varenne, le tracé poursuit vers le Nord à travers le Vieux Saint-Maur et un tissu de maisons de ville et de petits ensembles collectifs. Il franchit en tunnel le Parc de l'Abbaye (créé sur les ruines de l'ancienne Abbaye aujourd'hui disparue), puis une maison de retraite et achève son parcours de l'autre côté de la boucle de la Marne, côté Joinville-le-Pont.

Rappelons que le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par le tracé de l'infrastructure courante du réseau de transport public du Grand Paris.
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Saint Maur – Créteil » au niveau du Parvis de Saint-Maur, près de la station de RER du même nom, ainsi que par son emprise en souterrain entre l'avenue Desgenettes et le Parvis de Saint-Maur.
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes situés au niveau de la rue de l'Abbaye et rue des Remises

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

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UA (secteur UAa)	Art. 1	La rédaction insérée en fin d'alinéa est la suivante : <i>«L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation, ainsi que celles soumises à déclaration figurant à l'annexe IV du présent règlement (Cette annexe sera actualisée conformément à la législation ou la réglementation sur les installations classées) à l'exception de celles liées à des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 7	La rédaction insérée en fin de partie II – Règles particulières dans un 4^{ème} alinéa est la suivante : <i>« 4°) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>«c) Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol correspondra à l'emprise de ces</i>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UA (secteur UAa)		<i>constructions et installations, et à ce titre pourra être porté à 100%. »</i>
	Art.13	La rédaction insérée en fin de paragraphe a) est la suivante : <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 14	La rédaction insérée est la suivante : <i>« 2°) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics, notamment sanitaires, scolaires, hospitaliers, ou dédiés aux réseaux de transports publics, et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. »</i>
UB (secteur UBa)	Art. 7	La rédaction insérée en fin de partie II – Règles particulières dans un 4 ^{ème} alinéa est la suivante : <i>« 4°) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« c) Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol correspondra à l'emprise de ces constructions et installations, et à ce titre pourra être porté à 100%. »</i>
	Art. 13	La rédaction insérée en fin de paragraphe a) est la suivante : <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 14	La rédaction insérée est la suivante : <i>« 4°) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics, notamment sanitaires, scolaires, hospitaliers, ou dédiés aux réseaux de transports publics, et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. »</i>
UC (secteur UCa)	Art. 7	La rédaction insérée en fin de partie II – Règles particulières dans un 4 ^{ème} alinéa est la suivante : <i>« 4°) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i>
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« c) Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol correspondra à l'emprise de ces constructions et installations, et à ce titre pourra être porté à 100%. »</i>

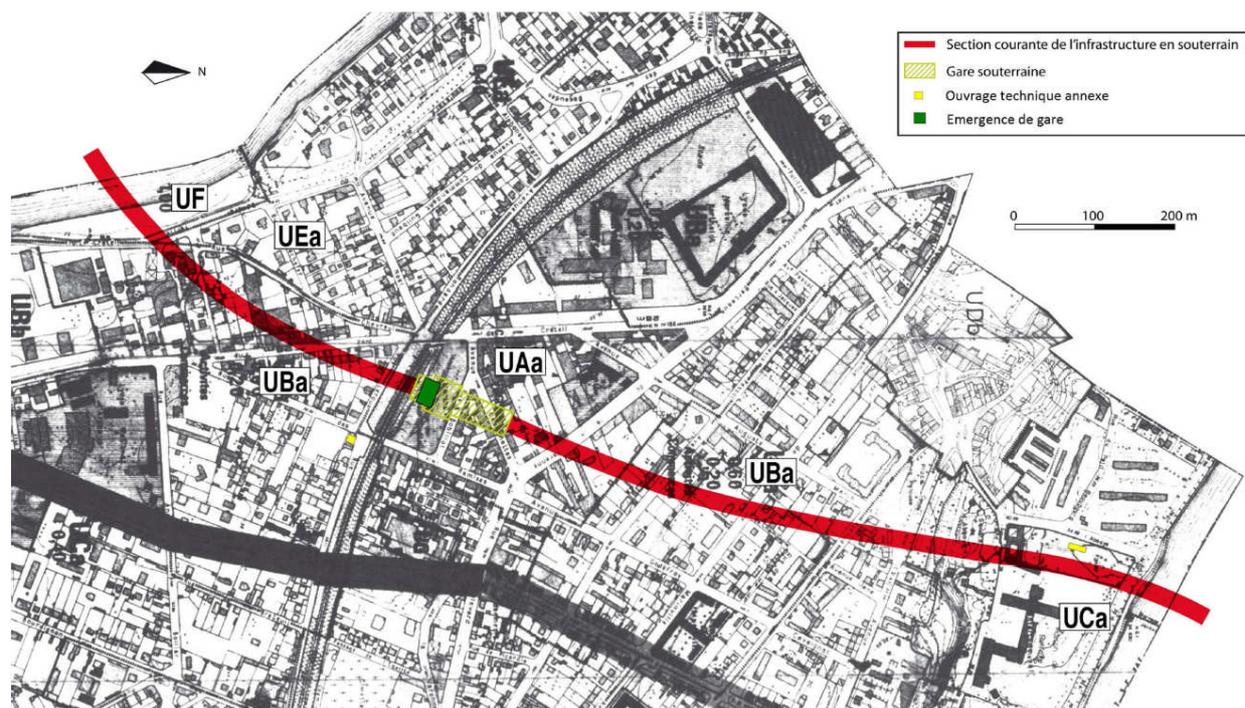
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
	Art. 13	La rédaction insérée en fin de paragraphe a) est la suivante : <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 14	La rédaction insérée est la suivante : « 3°) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics, notamment sanitaires, scolaires, hospitaliers, <i>ou dédiés aux réseaux de transports publics</i> , et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. »

2.15.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé, ni Espace Boisé Classé en surface sur le tracé.

2.15.1.5. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de SAINT-MAUR-DES-FOSSES (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.15.1.6. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du POS
- Règlement d'urbanisme (Zones UA, UB et UC)

2.15.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département du Val de Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Saint-Maur-des-Fossés,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Saint-Maur-des-Fossés,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Saint-Maur-des-Fossés,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du POS de Saint-Maur-des-Fossés n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Saint-Maur-des-Fossés,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le POS de la commune de Saint-Maur-des-Fossés afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune de Saint-Maur-des-Fossés selon les modalités décrites dans le

dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.15.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Maur-des-Fossés soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



16

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE**

2.16.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.16.1.1. Situation actuelle

La ville de CHAMPIGNY-SUR-MARNE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 juin 2007.

Ce document a fait dernièrement l'objet de plusieurs évolutions :

- une procédure de modification dont l'enquête publique s'est déroulée en juin 2013 ;
- une procédure de mise en compatibilité avec le projet d'aménagement du pont de Nogent-sur-Marne qui a été soumis à enquête publique du lundi 2 septembre au vendredi 4 octobre 2013.

Ces deux procédures d'évolution ont porté sur des dispositions du document 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.

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHAMPIGNY-SUR-MARNE sur une longueur totale d'environ 4,4 kilomètres, dont 1,1 km concerne la voie de desserte du SMR.

Le territoire est concerné à quadruple titre par ce projet :

- Premièrement, par l'infrastructure de transport en tunnel, y compris la réalisation possible des ouvrages préparatoires à l'interopérabilité.
- Deuxièmement, par l'implantation de la gare de « Champigny Centre ».
- Troisièmement, l'implantation d'un Site de Maintenance et de Remisage (SMR).
- Enfin, par l'implantation de sept ouvrages techniques annexes (quatre sur le tracé du réseau de transport public du Grand Paris et trois sur le tracé de l'infrastructure de desserte du SMR en tunnel).

Le projet est implanté sur huit zones distinctes du PLU de la ville de CHAMPIGNY-SUR-MARNE.

Le secteur UAa de la zone UA

Cette première zone est traversée à plusieurs reprises, par le tracé, sur une longueur totale de 700 mètres environ :

- Une première section localisée à l'Ouest de l'avenue Roger Salengro (RD 4). Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.
- Une deuxième section, au niveau de la rue Jean Jaurès (RD 4).
- Une troisième section au niveau de la rue Juliette de Wils, section toute proche du centre-ville de CHAMPIGNY-SUR-MARNE.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone de centre-ville, fourchette de Champigny ».

Les secteurs UBa et UBb de la zone UB

Cette deuxième zone urbaine est impactée par le projet sur une longueur totale de 750 mètres environ :

- En secteur UBa, le territoire aux abords de l'avenue Roger Salengro (RD 4), est concerné à double titre par ce projet :

- > D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- > D'autre part, par l'implantation de la gare de « Champigny Centre » et l'emprise de la gare souterraine.
- Le secteur UBb est concerné par le projet à plusieurs reprises :
 - > Une première section, avenue Roger Salengro, à la limite avec la zone UAa, est impactée à la marge par l'infrastructure de transport en tunnel,
 - > Une deuxième section, à la limite sud d'un secteur UBb, délimité par le rond-point du Colonel Grancey, accueillera un ouvrage technique annexe,
 - > Une troisième section, au niveau du Clos du Pré de l'Etang, est concernée à la fois par l'infrastructure de transport en tunnel et un ouvrage technique annexe.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UB est une « zone à dominante d'habitat collectif avec des commerces, des activités et des services. Elle comprend plusieurs secteurs :

- Un secteur UBa : qui correspond aux secteurs d'habitat collectif situé à l'est du quartier du Maroc.
- Un secteur UBb : qui correspond aux Mordacs, aux Quatre Cités et aux petits secteurs d'habitat collectif repartis sur le territoire ».

La zone UC

Cette troisième zone est traversée à plusieurs reprises par le tracé, sur 800 mètres environ.

Quatre sections sont localisées :

- La première sur l'avenue Roger Salengro. Section sur laquelle viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.
- La deuxième au niveau de l'impasse Estelle.
- La troisième, proche de la rue Gaston Soufflay.
- La quatrième au niveau du rond-point du colonel Grancey, au départ de la rue Guy Moquet. Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « zone de densité moyenne pouvant accueillir des logements, des activités commerciales ou artisanales et des bureaux ».

La zone UF

La zone UF est traversée par le tracé de l'infrastructure de desserte du SMR en tunnel sur 200 mètres environ :

- Près du centre ville, sur une courte section rue Guy Moquet.
- A l'Est de la commune, sur une section comprise entre la rue du Professeur Paul Milliez et l'avenue des Grands Godets. Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.

La zone UF également concernée par l'emprise du SMR.

D'après le Règlement d'Urbanisme, il s'agit d'une « zone à dominante d'activités économiques ».

La zone UL

Cette zone est concernée à double titre par le projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel au niveau de l'école rue Gaston Soufflay, ainsi que par l'infrastructure de desserte du SMR en tunnel, au niveau du cimetière de Coeuilly, sur une longueur totale de 200 m environ.
- D'autre part, par l'implantation de la gare de « Champigny Centre ».

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé qu'il s'agit d'une « zone d'équipements collectifs ».

Les secteurs UPa et UPa de la zone UP

Cette zone est la plus fortement impactée par le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, à la fois par l'infrastructure en souterrain et par l'infrastructure de desserte du SMR en tunnel, soit une longueur totale de 1 700 mètres environ.

Le secteur UPa est ainsi concerné par :

- Une première section localisée en limite communale Ouest avec Joinville-le-Pont.
- Une deuxième section, au niveau de la rue Juliette de Wils.
- Une troisième section, au niveau du boulevard Stalingrad et du rond-point du colonel Grancey.
- Une quatrième section sur la rue Guy Moquet.
- Une cinquième section près du cimetière de Coeuilly.

Le secteur UPa* comprend :

- Une première section courante de l'infrastructure en souterrain, entre le chemin du Pré de l'Étang et la limite communale Est avec Villiers-sur-Marne.
- Une deuxième section concerne l'infrastructure de desserte du SMR en tunnel au niveau de l'avenue Maurice Thorez. Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé qu'il s'agit d'une « zone à dominante pavillonnaire (...) Secteurs UPa : secteurs d'habitat de densité moyenne qui correspondent à une très grande partie des zones pavillonnaires ».

La zone AU

Cette zone, traversée par l'infrastructure de desserte du SMR en tunnel se situe dans la partie Est de la commune de CHAMPIGNY-SUR-MARNE sur 350 mètres environ. Elle se localise entre la zone naturelle du Parc Départemental du Plateau et la zone économique, rue du Professeur Milliez.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone à urbaniser dans le cadre d'un schéma d'aménagement d'ensemble, dont l'ouverture à l'urbanisation est reportée à une décision ultérieure ».

La zone N

Il s'agit d'une zone naturelle du PLU de CHAMPIGNY-SUR-MARNE sous laquelle passera l'infrastructure de desserte du SMR en tunnel comprenant dans sa partie Nord le faisceau de voies de raccordement du SMR, sur une longueur totale d'environ 150 mètres environ. Elle couvre la partie Nord-est du Parc Départemental du Plateau. Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone naturelle protégée ».

Notons que, malgré son appartenance à une zone naturelle, le Parc Départemental du Plateau ne présente pas de milieu naturel particulier. Une fois l'opération terminée, le site retrouvera son caractère de parc urbain.

2.16.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Il convient de 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 « *II. Transports, circulation et déplacements* », la partie 1 relative aux transports en commun sera complétée avec le texte suivant :

« Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare «Champigny Centre » 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 CHAMPIGNY-SUR-MARNE

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse d'Ouest en Est la quasi totalité du territoire communal de CHAMPIGNY-SUR-MARNE, sur une longueur de l'ordre de 4,4 km (dont 1,1 km concerne le tracé de desserte du SMR). Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris qui traverse les quartiers suivants : Remise Saint-Maur, Maroc, Centre et Quatre Cités.*
- *Une nouvelle gare (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) située au centre du territoire communal : la gare de « Champigny Centre », qui se situe au Sud du quartier du Plant, en bordure de l'avenue Roger Salengro. Au sein du réseau Grand Paris Express, cette gare de la ligne rouge pourra également*

constituer une gare d'interconnexion avec la ligne orange, reliant notamment « Champigny Centre » au pôle de Val de Fontenay.

- *L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes sur le tracé du réseau de transport public du Grand Paris : le premier implanté sur la rue Papin, le deuxième à l'intersection des avenues Roger Salengro et Maurice Denis, le troisième au niveau du rond-point du Colonel Grancey et le dernier sur le chemin du Pré de l'Etang.*
- *Le tracé de l'infrastructure souterraine de desserte du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) pour le matériel roulant, traversant sur 1 100 mètres environ, les quartiers Zone Industrielle, Mordacs et Coeuilly. Tracé sur lequel sont localisés trois ouvrages techniques annexes, le premier implanté rue du professeur Milliez, le second avenue Maurice Thorez et le troisième au Nord-Est du Parc Départemental du Plateau.*
- *Un Site de Maintenance et de Remisage pour le matériel roulant (SMR) situé dans la partie Est du territoire communal.*

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

2.16.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

En tout état de cause, le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD.

2.16.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

Le PLU de la ville de CHAMPIGNY-SUR-MARNE ne comporte pas d'Orientations Particulières d'Aménagement, pièces non obligatoires.

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
<p style="text-align: center;">UA (secteur UAa)</p>	<p style="text-align: center;">Art. 9</p>	<p>La dernière phrase de l'article UA 9 est complétée de la manière suivante :</p> <p><i>«Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 60%.</i></p> <p><i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 100%. »</i></p>
<p style="text-align: center;">UB (secteurs UBa et UBb)</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1</p>	<p>L'alinéa 1-1 est complété de la manière suivante :</p> <p><i>«1-1 Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation préalable, à l'exception de celles liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que celles qui sont soumises à déclaration et qui ne remplissent pas les conditions fixées à l'article 2. »</i></p>
	<p style="text-align: center;">Art. 7</p>	<p>L'alinéa 7-4 est complété de la manière suivante :</p> <p><i>«Il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif hormis en ce qui concerne la longueur maximale des pignons ou façades en limites séparatives qui ne devra pas dépasser 20 mètres.</i></p> <p><i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau</i></p>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
		<i>de transport public du Grand Paris, les pignons ou façades en limites séparatives peuvent se développer tout le long de la limite séparative correspondante. »</i>
	Art. 9	<p>La dernière phrase de l'article UB 9 est complétée de la manière suivante :</p> <p><i>« Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 60%.</i></p> <p><i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 100%. »</i></p>
UC	Art. 9	<p>L'article UC 9 est complété par une dernière phrase libellée de la manière suivante :</p> <p><i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 100%. »</i></p>
UF	Art.6	<p>Le 2^{ème} alinéa de l'article UF 6 est modifié de la manière suivante :</p> <p><i>« Les constructions pourront être édifiées à l'alignement actuel ou projeté ou en retrait.</i></p> <p><i>Sauf disposition contraire figurée au plan, les terrains, à l'exception de ceux destinés à recevoir des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, situés à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un pan coupé régulier de 5 mètres ; ce pan coupé étant porté à 7 mètres en cas d'intersection avec une route nationale ou départementale (ces valeurs pouvant être modulées en fonction des caractéristiques propres à chaque carrefour. »</i></p>
UF	Art.7	<p>L'alinéa 7-4 est complété de la manière suivante :</p> <p><i>« Il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif hormis en ce qui concerne la longueur maximale des pignons ou façades en limites séparatives qui ne devra pas dépasser 20 mètres.</i></p> <p><i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, les pignons ou façades en limites séparatives peuvent se développer tout le long de la limite séparative correspondante. »</i></p>
	Art. 9	<p>La dernière phrase de l'article UF 9 est complétée de la manière suivante :</p> <p><i>« Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 60%.</i></p> <p><i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 100%. »</i></p>
		<p>Est rajouté à l'alinéa « Marges de retrait » :</p> <p><i>« Pour tout projet de construction à l'exception des</i></p>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UL	Art. 7	<i>constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, en cas de retrait les marges de recul sont mesurées perpendiculairement à la façade. La distance minimale est égale : (...) »</i>
	Art. 9	L'article UL 9 est complété de la manière suivante : « <i>L'emprise au sol maximale de 80%. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 100%. »</i>
	Art. 13	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « <i>Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
UP (secteurs UPa et UPa*)	Art. 9	La dernière phrase de l'article UP 9 est complétée de la manière suivante : « <i>Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 60%. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 100%. »</i>
	Art. 13	La rédaction insérée en fin de partie « 13-1 Espaces libres » est la suivante : « <i>Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
AU	Art. 1	La rédaction de l'article est modifié ainsi pour introduire le nouveau secteur : « <i>Toutes les constructions sont interdites en AU sauf en AUa. »</i>
	Art. 2	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « <i>Sont autorisés en secteur AUa, les constructions, installations et affouillements à condition qu'ils soient nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
N	Art. 1	La rédaction de l'article est modifié ainsi pour introduire le nouveau secteur : « <i>Toutes les constructions sont interdites en N sauf en N* et en N**. »</i>
	Art. 2	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « <i>Sont autorisés en secteur N**, les constructions, installations et affouillements à condition qu'ils soient nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 6	La rédaction insérée en fin de partie 6-2 « Dispositions particulières » est la suivante : « <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum. »</i>

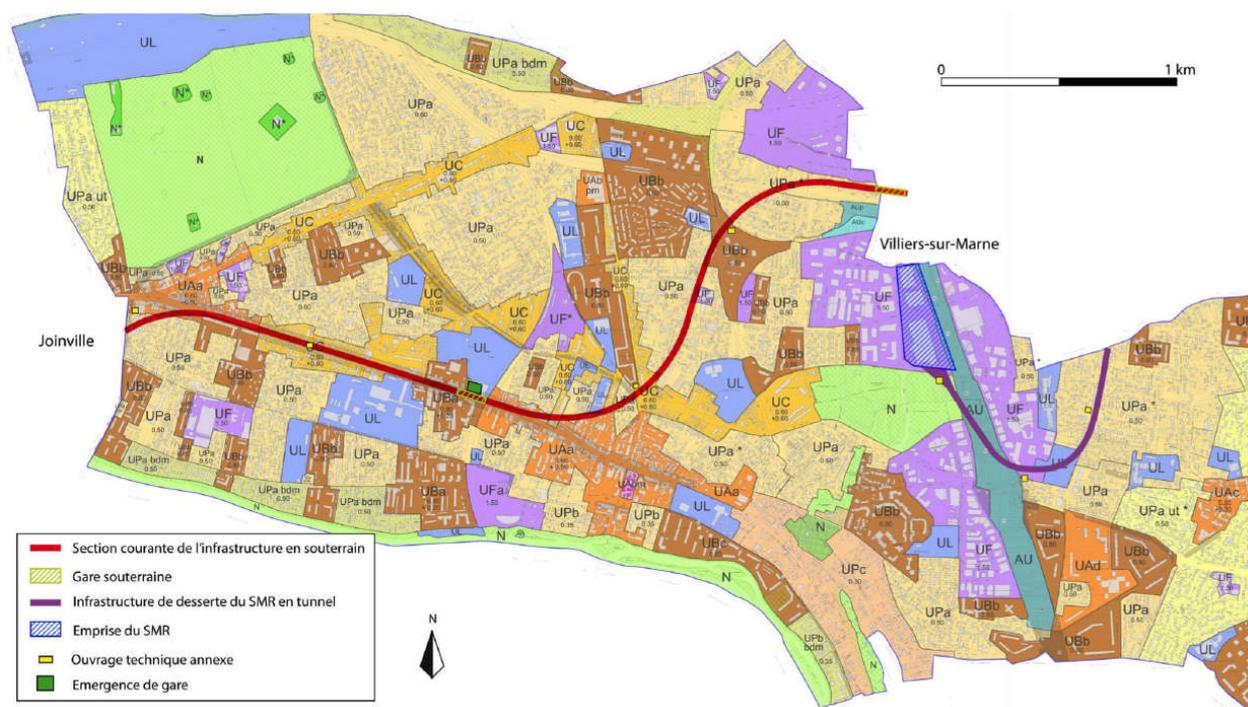
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
	Art. 7	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> »
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « <i>Dans le secteur N**, l'emprise au sol maximale peut être portée à 100%.</i> »

2.16.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

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

2.16.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de CHAMPIGNY-SUR-MARNE (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.16.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Règlement d'urbanisme (Zones UA, UB, UC, UF, UL, UP, AU et N)

2.16.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département du Val de Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Champigny-sur-Marne,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Champigny-sur-Marne,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Champigny-sur-Marne,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Champigny-sur-Marne n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Champigny-sur-Marne,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Champigny-sur-Marne afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Champigny-sur-Marne selon les modalités décrites dans le dossier

mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.16.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

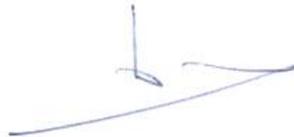
RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Champigny-sur-Marne soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUEY : membre



Valérie BERNARD : membre



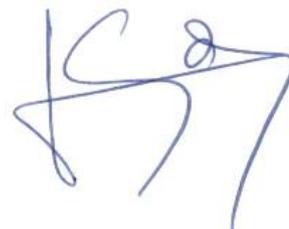
Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



17

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
POS DE VILLIERS-SUR-MARNE**

2.17.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.17.1.1. Situation actuelle

La ville de VILLIERS-SUR-MARNE est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 mai 2001.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure porte sur une modification en date du 24 septembre 2012. Une procédure de révision du POS, valant élaboration d'un nouveau Plan Local d'Urbanisme (PLU), a été engagée en juin-juillet 2013 et le nouveau PLU de la ville de VILLIERS-SUR-MARNE, qui tient compte de l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris sur le territoire communal, a été approuvé le 28 août 2013.

Il est donc désormais compatible avec l'implantation du projet de liaison « Pont de Sèvres – Noisy-Champs » sur le territoire communal comme a pu le constater la société du Grand Paris dans l'avis qu'elle a émis le 21 mai 2013 en tant que personne publique associée.

Il reste cependant qu'un recours contentieux à l'égard de ce PLU très récemment approuvé est toujours possible avec la possibilité de revenir, en cas d'annulation contentieuse, à l'ancien POS avant qu'il ne soit transformé en PLU.

La commission d'enquête a donc préféré instruire la présente mise en compatibilité du POS au cas hypothétique où le POS ancien serait remis en vigueur.

2.17.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du POS

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de VILLIERS-SUR-MARNE sur une longueur totale d'environ 3,5 kilomètres.

Le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- Premièrement, par l'infrastructure de transport en tunnel (2,7 km environ)
- Deuxièmement, par l'infrastructure de desserte en tunnel desservant le site de maintenance et de remisage des trains (SMR) de Champigny-sur-Marne (0,8 km environ).
- Troisièmement, par l'implantation d'une gare en limite Ouest de la commune, entre le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières et la route départementale n°10, ainsi que par son emprise en souterrain.
- Quatrièmement, par l'implantation de cinq ouvrages techniques annexes : le premier au niveau de la rue Henri Dunant, le deuxième à l'extrémité sud-ouest du secteur ferroviaire « marchandises », le troisième au nord-est de ce même secteur ferroviaire, le quatrième en bordure de la voie ferrée à l'Est du territoire communal, et le dernier en partie Sud de la commune, au niveau de la rue du Général Leclerc.

Le projet est implanté sur sept zones distinctes du POS de la ville de VILLIERS-SUR-MARNE : six zones urbaines et une zone naturelle.

Rappelons également qu'une partie du tracé concerne la Zone d'Aménagement Concerté des « *Boutareines* » créée à l'initiative de l'EPAMARNE et approuvée le 3 décembre 1999.

La ville de VILLIERS-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.

Le secteur UAb de la zone UA

La première zone urbaine traversée est la zone UA sur 200 m environ, uniquement concernée ici pour son secteur UAb, de part et d'autre des voies ferrées du quartier de la gare SNCF :

- D'une part, une section en souterrain au Nord des emprises ferroviaires sur l'ensemble de la rue Louis Clozel.
- D'autre part, un tracé souterrain au Sud de la gare SNCF, en plusieurs courtes sections : rue du Général Leclerc, près de l'allée de la Justice et enfin entre la résidence de la Pommeraie et la rue Robert Schumann. Précisons qu'il s'agit ici de l'infrastructure de desserte en tunnel du SMR de Champigny-sur-Marne.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone à dominante d'habitat, dans laquelle sont admises les activités économiques, elle correspond à la partie agglomérée du centre ancien de la Commune. La Zone UA est constituée de 2 secteurs UA a et UA b ».

La zone UB

Cette deuxième zone urbaine est doublement impactée par le projet :

- A l'Ouest de la commune, par le tracé en tunnel, entre le chemin des Boutareines (limite de la ZAC des « Boutareines ») et l'avenue Henri Dunant (en limite des voies ferrées de la ligne Paris-Mulhouse) sur 550 mètres environ.
- Par l'implantation d'un ouvrage annexe en surface au niveau de la rue Henri Dunant.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UB est une « zone destinée à l'habitation sous la forme dominante d'immeubles collectifs, y sont admis les équipements publics, et sous certaines conditions les activités économiques ».

Les secteurs UCa et UCb de la zone UC

La zone UC est la troisième zone traversée, uniquement concernée pour ses secteurs UCa et UCb, sur environ 590 mètres en souterrain, entre l'allée Léonard de Vinci et la limite Est de Villiers-sur-Marne.

- Le secteur UCa est intéressé par une section de 360 m environ entre l'allée Léonard de Vinci et l'avenue Mozart.
- Le secteur UCb est impacté sur 230 m environ entre l'avenue Mozart et la limite Est de la commune.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « zone destinée à l'habitation sous la forme de constructions basses ou de hauteur moyenne, y sont admis les équipements publics, et sous certaines conditions les petites activités y sont admises. La Zone UC est constituée de 2 secteurs UC a et UC b ».

Les secteurs UDa et UDb de la zone UD

La zone urbaine UD est traversée en secteurs UDa et UDb uniquement par l'infrastructure de desserte du SMR de Champigny-sur-Marne en tunnel. Au Sud de la gare SNCF, sont concernés sur un peu plus de 300 mètres environ, les espaces suivants :

- Une section entre l'intersection rue du Général Leclerc / rue Chennevières, et au-delà de l'allée Coste.
- Une section autour de la rue Coeuilly.

- Une section autour de l'allée de la Justice.
- Une dernière section (en secteur UDa) rue Maximilien.

Le secteur UDb est concerné également par l'implantation d'un ouvrage annexe en surface, au niveau de la rue du Général Leclerc.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UD est une « zone intermédiaire à dominante d'habitat. Y sont admis les équipements publics, et, sous certaines conditions, les petites activités. La zone UD est constituée de 2 secteurs : UD a et UD b ».

Le secteur UEa de la zone UE

La zone urbaine UE traversée par la section courante de l'infrastructure en souterrain, est uniquement concernée pour son secteur UEa (sur 300 mètres environ).

Cette zone est plusieurs fois impactée par le projet :

- Premièrement, par la section en souterrain entre la rue du Bois Saint-Denis et le secteur ferroviaire « marchandises ».
- Deuxièmement, par un court passage en tunnel au niveau de la rue Maximilien, près des voies ferrées. Il est précisé qu'il s'agit ici de l'infrastructure de desserte du SMR de Champigny-sur-Marne en tunnel.
- Troisièmement, par la section entre la limite Sud de la commune au niveau de la rue du Docteur Bring et la rue de Chennevières. Notons que cette présente section correspond à l'infrastructure de desserte en tunnel du SMR de Champigny-sur-Marne.

Le secteur UEa est concerné également par l'implantation d'un ouvrage annexe en surface, en bordure de la voie ferrée à l'Est du territoire communal.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UE est une « zone à dominante d'habitat de type pavillonnaire, sous la forme de maisons individuelles, y sont admis les équipements publics ou d'intérêt général, et sous certaines conditions les petites activités.

La Zone UE est constituée de 2 secteurs UE a et UE b ».

La zone UN

« Il s'agit d'une zone destinée à l'implantation d'équipements dont les normes de constructions ne correspondent pas aux règles habituelles des zones urbaines.

Ces équipements étant plus particulièrement destinés : à l'enseignement, aux sports, aux infrastructures, à la distribution d'énergie, aux activités de détente, de plein air ou de loisirs, etc. ».

La zone UN est la zone la plus impactée de la commune (avec près de 1 500 m), elle correspond aux emprises ferroviaires de la ligne SNCF Paris-Mulhouse :

- D'une part, une section en souterrain entre l'avenue Henri Dunant et l'intersection boulevard de Strasbourg / rue Louis Clozel.
- D'autre part, entre le sentier des Marins et l'allée Léonard de Vinci.
- Enfin, une section en tunnel entre la rue Maximilien et le début de la rue Louis Clozel.

Précisons qu'il s'agit ici de l'infrastructure de desserte en tunnel du SMR de Champigny-sur-Marne.

De plus, la zone UN est concernée par l'implantation de deux ouvrages annexes à l'emplacement du secteur ferroviaire « marchandises ».

La zone NA

Il s'agit d'une zone naturelle du POS de VILLIERS-SUR-MARNE. Elle couvre ici la partie Ouest de Villiers-sur-Marne. Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une

« zone équipée ou non, destinée à un aménagement futur dans laquelle les possibilités actuelles d'occupation du sol sont fixées par les articles NA 1 et NA 2 ».

Cette zone est doublement impactée par le projet, à la fois :

- Par la longueur du tracé en tunnel (100 m environ) entre la limite Ouest de la commune (le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières) et la ZAC des Boutareines.
- Par l'implantation de la future gare Bry-Villiers-Champigny entre le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières et la route départementale 10, ainsi que par son emprise en souterrain.

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

Il convient de 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 « VI. Services et moyens de transport », il conviendra d'intégrer le texte suivant :

« Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Bry-Villiers-Champigny » 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 VILLIERS-SUR-MARNE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse l'ensemble du territoire de VILLIERS-SUR-MARNE d'Ouest en Est, sur une longueur totale d'environ 3,5 km.

- *Lors de son entrée dans la commune par l'Ouest, le tracé de l'infrastructure souterraine courante s'inscrit immédiatement dans les emprises de la future gare*

« Bry-Villiers-Champigny » localisée entre le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières et la route départementale n°10.

- Le tracé de l'infrastructure souterraine traverse ensuite une zone de logements collectifs jusqu'à la rue Henri Dunant, puis suit les emprises ferroviaires SNCF et RER jusqu'au secteur « marchandises ».
- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante traverse enfin, en partie Est de la commune, un secteur mixte de maisons, petits ensembles collectifs et quelques activités.
- Un second tracé en souterrain est également à prendre en considération : il s'agit de la desserte en tunnel du site de maintenance et de remisage des trains (SMR) de Champigny-sur-Marne. Elle prend son origine, au centre de la commune, au niveau de la gare « marchandises », et décrit une boucle en direction du Sud, traversant un secteur mixte pavillonnaire – petits collectifs.
- Rappelons que le territoire est concerné aussi par l'implantation en surface de cinq ouvrages techniques annexes : le premier au niveau de la rue Henri Dunant, le deuxième à l'extrémité sud-ouest du secteur ferroviaire « marchandises », le troisième au nord-est de ce même secteur ferroviaire, le quatrième en bordure de la voie ferrée à l'Est du territoire communal, et le dernier en partie Sud de la commune, au niveau de la rue du Général Leclerc.

Exposé des motifs des changements apporté

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 nécessaire du 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 des Boutareines**, 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 1, secteurs A et C) 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.

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UB	Art. 7	<p>Un 5^{ème} tiret sera rajouté dans le paragraphe concerné de l'article UB 7 :</p> <p><i>«L'ensemble des règles précédentes pourra être modifié : [...] - pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie, - pour l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
	Art. 9	<p>Un paragraphe sera rajouté en fin d'article pour stipuler que :</p> <p><i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol maximale pourra être portée à 100%. »</i></p>
	Art. 13	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</p> <p><i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
	Art. 9	<p>L'article est complété de la manière suivante :</p> <p><i>« (...) cette valeur est portée à 50% pour les équipements publics.</i></p>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UD (secteur UDb)		<i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100%. »</i>
	Art. 13	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
UE	Art. 6	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées :</i> - <i>pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,</i> - <i>pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,</i> - <i>pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non-conforme aux règles ci-dessus,</i> - <i>pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie,</i> - <i>pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 9	L'article est complété de la manière suivante : <i>« (...) cette valeur est portée à 50% pour les équipements publics.</i> <i>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100%. »</i>
	Art. 13	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : <i>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
UN	Art. 1	Un alinéa sera adjoint en fin d'article pour rajouter dans la liste : <i>« Les affouillements liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 9	L'article est complété par une dernière phrase de la manière suivante : <i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100%. »</i>
NA	Art. 1	Un alinéa sera adjoint en fin d'article pour rajouter dans la liste : <i>« Les affouillements et les ICPE liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
		La phrase est complétée de la manière suivante : <i>« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables pour les constructions soumises à des impératifs techniques</i>

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
	Art. 7	<i>liés à l'exploitation des différents réseaux, y compris le réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 9	L'article est complété de la manière suivante : « <i>L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 20% de la surface du terrain ; ce coefficient n'est pas applicable aux ouvrages techniques liés à l'exploitation ou à la gestion des différents réseaux, y compris le réseau de transport public du Grand Paris. »</i>
	Art. 14	La dernière phrase de l'article NA 14 est complétée de la manière suivante : « <i>Pour les ouvrages d'intérêt public tels que châteaux d'eau, relais hertziens, réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que pour les bâtiments liés aux aires de sports, [...]. »</i>

2.17.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le projet de gare, élément de surface, touche l'Emplacement Réservé n°3, qui a pour objet la « *liaison A4/RN4* » au bénéfice de l'Etat, sans remettre cependant en question la vocation de cet emplacement et le projet de liaison A4/RN4.

Mais l'emplacement réservé sera amputé de l'emprise de la future gare entre le chemin de Bry-sur-Marne à Chènevrières et la route départementale n°10.

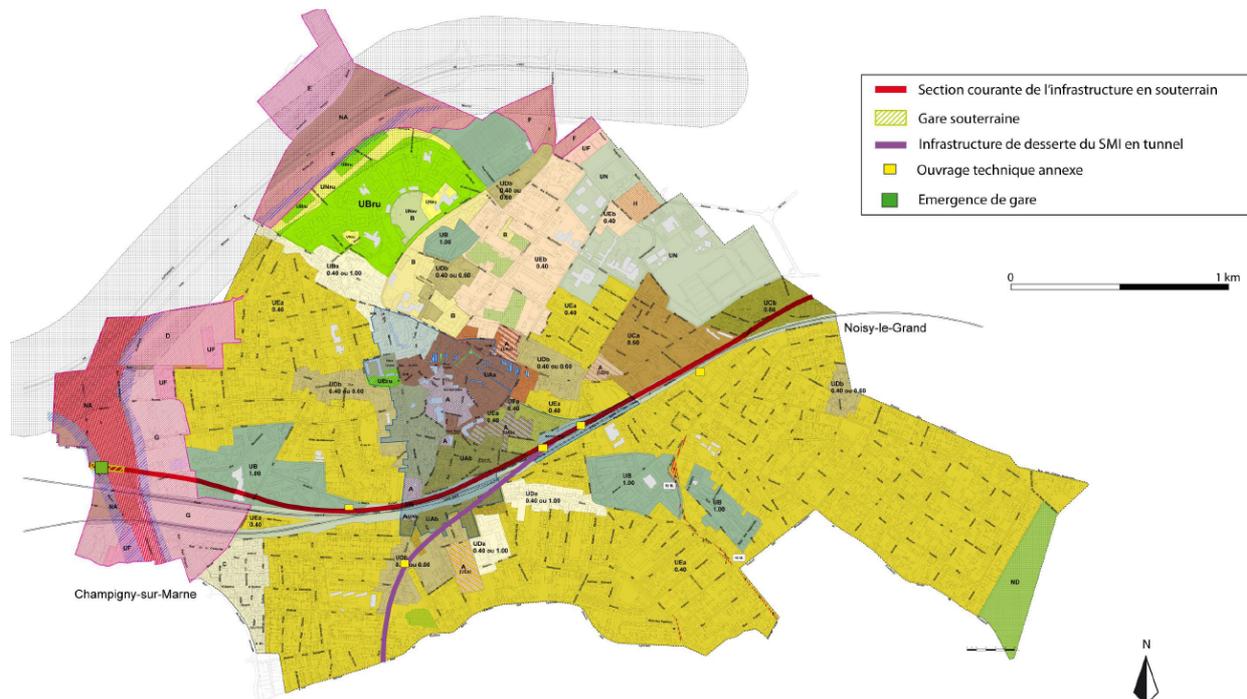
Le tableau des emplacements réservés sera corrigé à l'occasion de la mise en compatibilité comme suit. Il fera apparaître, à la suite de la reprise de l'emplacement réservé n°3, la nouvelle superficie de ce dernier qui passe ainsi de 97 231 m² à 96 411 m².

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

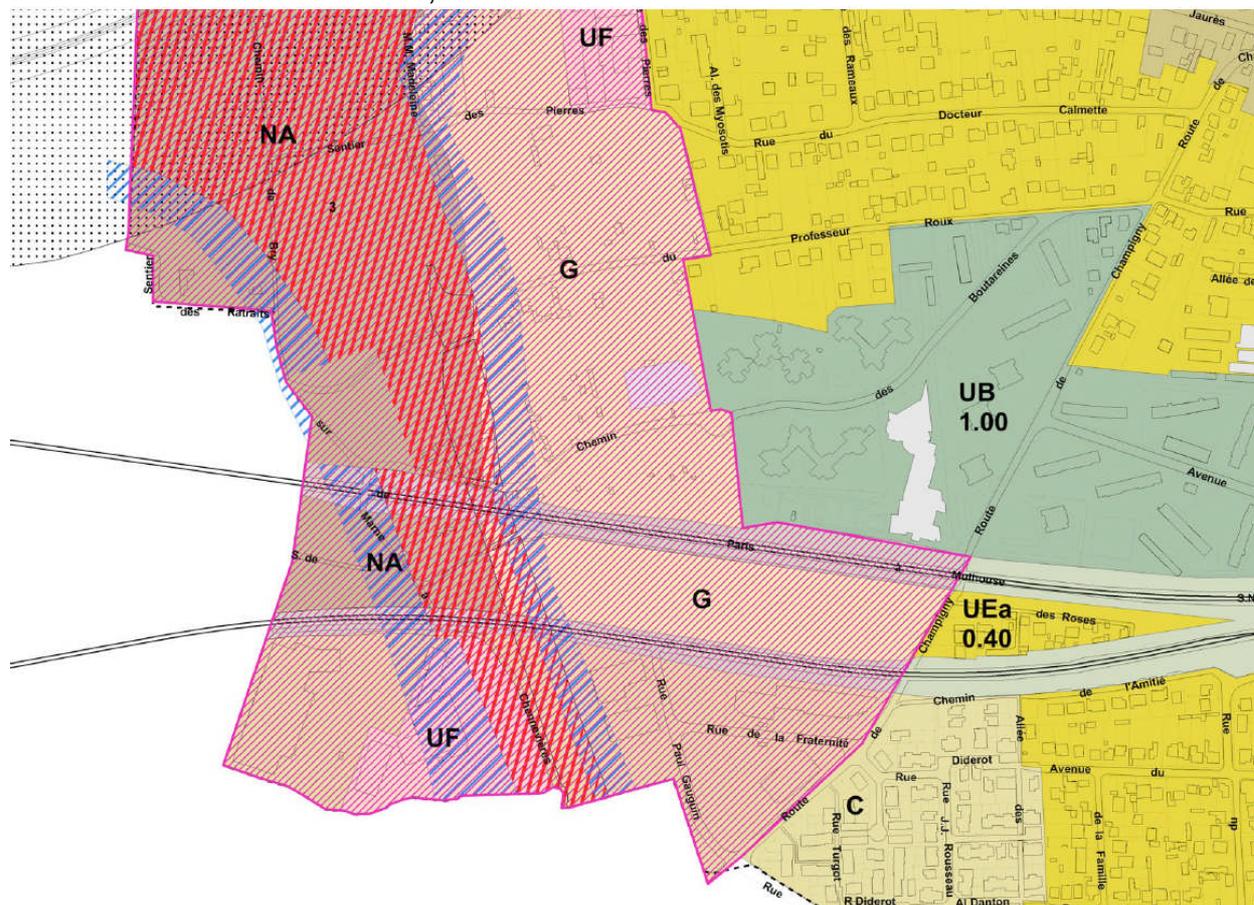
N°	Destination	Superficie approximative	Collectivité bénéficiaire
2	EMPRISE ROUTIERE	1 634 m ²	DEPARTEMENT
3	EMPRISE ROUTIERE (Liaison A4/RN4)	96 411 m ²	ETAT
3bis	EMPRISE ROUTIERE (Réseau de desserte associé)	13 599 m ²	DEPARTEMENT
4	EMPRISE ROUTIERE	220 m ²	COMMUNE
5	EMPRISE ROUTIERE	256 m ²	COMMUNE
6	ELARGISSEMENT VOIE	634 m ²	COMMUNE
7	EMPRISE ROUTIERE	72 m ²	ETAT
8	EMPRISE ROUTIERE	1 435 m ²	DEPARTEMENT

2.17.1.6. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de VILLIERS-SUR-MARNE (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



Sur le plan de zonage, il est nécessaire de supprimer sous les emprises de la future gare la partie de l'Emplacement Réservé n°3, qui a pour objet la « liaison A4/N4 » au bénéfice de l'Etat, comme suit :



2.17.1.7. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du POS
- Règlement d'urbanisme (Zones UB, UD, UE, UN et NA)
- Reprise du plan de zonage afin d'amputer l'emplacement réservé existant
- Reprise du tableau des emplacements réservés

2.17.2. Conclusions de la commission d'enquête.

AVERTISSEMENT : Les présentes conclusions ne seraient mises en œuvre qu'au cas ou suite à un recours contentieux le PLU de Villiers-sur-Marne serait annulé et l'ancien POS remis en vigueur.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département du Val de Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Villiers-sur-Marne,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Villiers-sur-Marne,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Villiers-sur-Marne,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du POS de Villiers-sur-Marne n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Etant donné cependant qu'un courrier du directeur de la DRIEA (courrier N°44) adressé au président de la commission d'enquête considère que la mise en compatibilité du PLU de Villiers-sur-Marne issue de la procédure de révision devient sans objet **sous réserve que ce PLU devienne définitif,**

Etant donné qu'à la date de rédaction des présentes conclusions, il n'est pas possible de se prononcer sur le caractère définitif du PLU de Villiers-sur-Marne,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Villiers-sur-Marne,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le POS de la commune de Villiers-sur-Marne afin de le rendre

- compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
 - mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune de Villiers-sur-Marne selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.17.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Villiers-sur-Marne soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement.

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



18

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLU DE NOISY-LE-GRAND**

2.18.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.18.1.1. Situation actuelle

La ville de NOISY-LE-GRAND est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 novembre 2011.

Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 31 mai 2012.

Le PLU de la commune de Noisy-le-Grand a fait également l'objet d'une procédure de modification (modification n°2) qui a été approuvée dans le courant de l'année 2013. Cette évolution a porté sur certaines dispositions visées par la présente procédure de mise en compatibilité, sans en remettre en cause le contenu et sans toutefois créer de nouveaux points d'incompatibilité.

Par ailleurs, le jugement N° 1200460 du Tribunal Administratif de Montreuil, en date du 30 Mai 2013, a annulé la délibération en date du 16 novembre 2011 par laquelle le conseil municipal de la commune de Noisy-le-Grand a approuvé le plan local d'urbanisme, en tant qu'elle porte sur les dispositions des zones N et UL.

La présente mise en compatibilité ne portant pas sur les dispositions relatives aux zones N et UL, l'annulation partielle du PLU de Noisy-le-Grand n'a pas d'incidences sur la présente procédure de mise en compatibilité, dont les dispositions demeurent inchangées.

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de NOISY-LE-GRAND sur une longueur totale d'environ 2,5 kilomètres.

Le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation de la gare de Noisy-Champs (complétée par l'emprise de gare souterraine) le long du boulevard du Rû du Nesles / RN370.
- Enfin, par l'implantation de cinq ouvrages techniques annexes sur ou aux abords directs du tracé du réseau de transport public du Grand Paris.

Le projet est implanté sur cinq zones urbaines distinctes du PLU de la ville de NOISY-LE-GRAND.

Les secteurs UBb et UBc de la zone UB

La zone UB, uniquement traversée pour ses secteurs UBb et UBc, est concernée par une section de l'infrastructure en souterrain sur environ 500 m, entre la limite communale avec Villiers-sur-Marne à l'Ouest (rue des Acacias) et la place de l'Etoile.

- Le secteur UBb est impacté, d'une part, sur une section à proximité de l'avenue Médéric et d'autre part, sur une section au niveau de l'avenue Gabriel Péri.
- Le secteur UBc est quant à lui impacté, d'une part, entre la rue des Acacias et l'avenue Médéric au niveau de la place du Combat et d'autre part, entre la rue de Paradis et l'avenue Gabriel Péri. Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone résidentielle, qui peut accueillir de petites activités ou des bureaux de manière diffuse. Elle se développe autour du centre-ville en intégrant le Clos Saint-Vincent mais aussi : les abords des grands axes et les secteurs de projets tels que le Clos aux Biches, la Rive Charmante, le Clos d'Ambert et Gournay – Cossonneau ».

Le secteur UCa de la zone UC

Cette deuxième zone urbaine est impactée en souterrain sur plus de 750 m, d'une part, par une section entre l'avenue des Ecoles et le boulevard des Astronautes (côté place

des Yvris) et d'autre part, par une section entre le boulevard des Astronautes et la partie Nord de la boucle de la Nacelle.

Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe, place des Yvris.

Le Règlement d'Urbanisme précise pour la zone UC : « *Le tissu pavillonnaire couvre une partie importante de la commune, regroupant plusieurs secteurs: les Richardets et les Yvris au Sud de l'A4, le quartier de la Grenouillère, les quartiers du Marnois et de la Varenne, les bords de Marne...* ».

La zone UD

Cette troisième zone est concernée par l'infrastructure en souterrain sur une section de 100 m environ au niveau du boulevard des Astronautes.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « *zone d'habitat collectif qui regroupe les grands ensembles et les principales résidences de la commune. La zone comprend notamment les quartiers de la Butte Verte, du Champy et des Hauts Bâtons* ».

Le secteur UEa de la zone UE

La zone urbaine UE est traversée par une section de l'infrastructure en souterrain entre la rue du Ballon et l'Autoroute de l'Est, sur plus de 250 m.

Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe, sur la rue du Ballon.

Il s'agit d'après le Règlement d'Urbanisme d'une « *zone de développement économique qui s'étend sur les secteurs de la ZAE des Richardets et de la ZAE de la Varenne ainsi que sur un secteur des Yvris* ».

Le secteur UMg de la zone UM

Cette zone urbaine, située dans le quartier du Champy en limite communale avec Champs-sur-Marne à l'Est, est fortement impactée et à plusieurs titres, toujours en secteur UMg :

- Premièrement, par l'implantation de l'infrastructure en souterrain entre l'Autoroute A4 et le boulevard du Rû de Nesles (près de 900 m environ).
- Deuxièmement, par l'implantation de la future gare de « *Noisy-Champs* » au niveau du boulevard du Rû de Nesles, près du grand giratoire.
- Troisièmement, par l'emprise de la gare en souterrain.
- Quatrièmement, par un ouvrage technique annexe souterrain : celui de la gare terminus du réseau.
- Cinquièmement par un ouvrage technique annexe de surface, situé boulevard du Rû de Nesles.

« *La zone mixte activités – habitat comprend notamment les secteurs Mont d'Est et Maille Horizon, le quartier du Pavé Neuf et les abords de la gare Noisy – Champs. Y cohabitent des immeubles de bureaux abritant des activités tertiaires et des secteurs où l'habitat, le commerce et les bureaux sont mélangés* ».

2.18.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

Il convient de 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* ».

Dans son chapitre « *Les projets de transport en commun* », le rapport de présentation évoquait déjà le projet « *Grand Paris Express* ». Toutefois, le paragraphe

existant n'est plus à jour et il convient donc de le remplacer par le texte suivant, actualisé :

« 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 NOISY-LE-GRAND

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la partie centrale du territoire de NOISY-LE-GRAND d'Ouest (limite de Villiers-sur-Marne) en Est (limite de Champs-sur-Marne) sur une longueur totale de 2,5 km environ. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris débute son parcours en souterrain à l'Ouest de la commune à travers une petite cité d'immeubles de logements collectifs puis la zone résidentielle du quartier des Richardets, composée essentiellement de pavillons.*
- *Il traverse ensuite le quartier résidentiel des Yvris et la Zone d'Activités Economiques des Richardets, à l'Est de la commune.*
- *Après avoir croisé l'Autoroute A4, le tracé bifurque, toujours en souterrain, vers le Nord, sous le boulevard du Rû du Nesles pour quitter la ville au niveau du quartier du Champy, zone mixte d'habitat et d'activités où prendra place la future gare de Noisy-Champs. Elle sera complétée par l'emprise de gare souterraine ainsi que par une voie technique en tunnel.*
- *Le territoire est également concerné par l'implantation de cinq ouvrages techniques annexes au niveau du tracé : le premier avenue Médéric, le second sur la place des Yvris, le troisième sur la rue du Ballon, le quatrième boulevard du Rû de Nesles, le cinquième, un ouvrage technique annexe souterrain d'importance (gare terminus), sera implanté en parallèle de la section souterraine courante. Cet ouvrage est indispensable au fonctionnement du*

réseau et répond aux besoins des deux tronçons de la ligne rouge, celui en provenance de Bourget-RER et celui en provenance de Pont de Sèvres.

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 soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

2.18.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD

Le projet ne remet pas en cause le PADD, qui ne nécessite pas de mise en compatibilité.

2.18.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

Les orientations particulières d'aménagement ne sont pas remises en cause par le projet et ne nécessitent donc pas de mise en compatibilité.

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UB (secteurs UBb et UBc)	Art. 6	La rédaction insérée en fin d'article 6-3 est la suivante : « 5 – Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
	Art. 12	L'alinéa c) du paragraphe 12.2 est complété de la manière suivante : « c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposé pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »
UC (secteur UCa)	Art. 6	La rédaction insérée en fin d'article 6-3 est la suivante : « 4 – Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « Dans le secteur UCa : l'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 50% de la superficie du terrain. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100%. »
	Art. 12	L'alinéa c) du paragraphe 12.4 est complété de la manière suivante : « c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposé pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »
UE (secteur UEa)	Art. 1	La rédaction insérée à l'alinéa 4 est la suivante : « 4. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau ferroviaire et du réseau de transport public du Grand Paris pour tous les terrains supportant des voies ferrées. »
		La rédaction insérée en fin de première partie d'alinéa 6-2

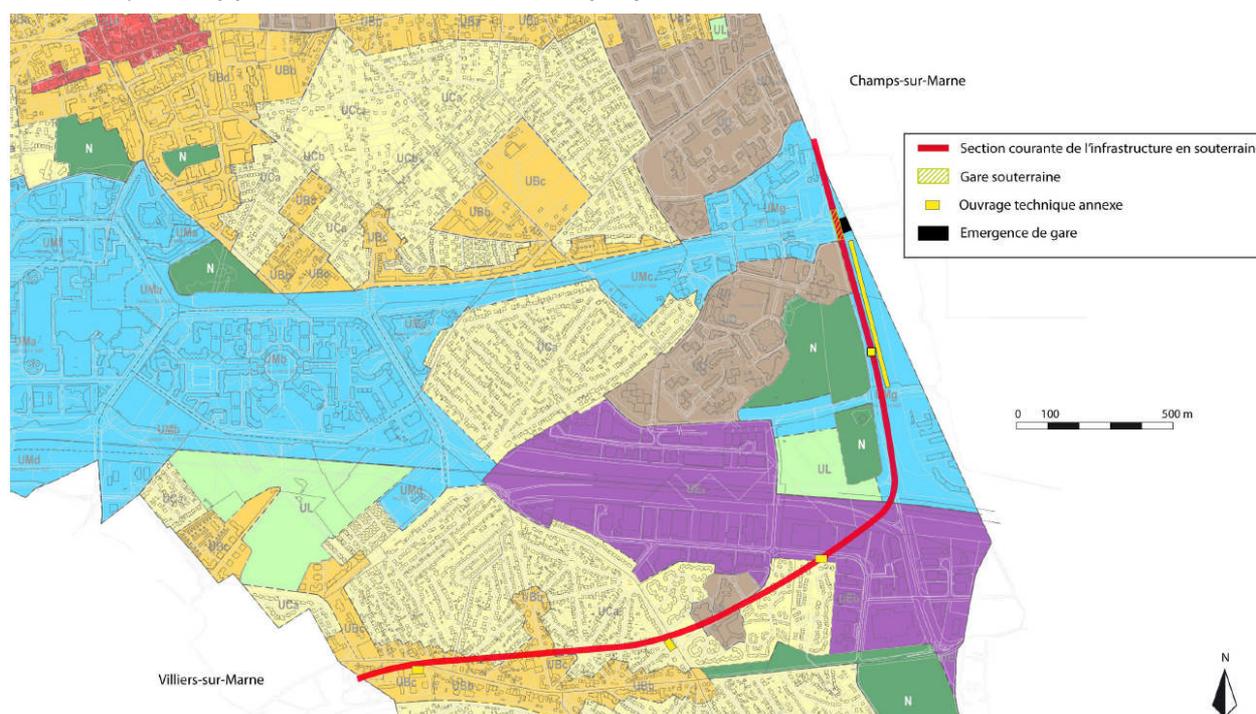
Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UE (secteur UEa)	Art. 6	est la suivante : « 3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « Dispositions particulières Pour le secteur UEc, l'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 50% de la superficie du terrain. Pour le secteur UEa, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100% pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
UM (secteur UMg)	Art. 7	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un recul de 1 m au minimum. »
	Art. 9	La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100%. »

2.18.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé, ni Espace Boisé Classé en surface sur le tracé.

2.18.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de NOISY-LE-GRAND (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.18.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du PLU
- Règlement d'urbanisme (Zones UB, UC, UE et UM)

2.18.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département de Seine-Saint-Denis plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Noisy-le-Grand,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Noisy-le-Grand,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Noisy-le-Grand,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Noisy-le-Grand n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Après avoir constaté :

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

concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Noisy-le-Grand selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.18.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Noisy-le-Grand soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



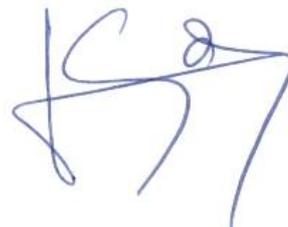
Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



19

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
POS DE CHAMPS-SUR-MARNE**

2.19.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.19.1.1. Situation actuelle

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.

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

A noter que 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 dont les mises en compatibilité sont traitées au paragraphe 2.21 suivant.

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 (Cf. paragraphe 2.21 suivant sur la mise en compatibilité de la ZAC « *Rû de Nesles* »).

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 applique.

2.19.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du POS

Il convient de 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 ».

Le chapitre « R.E.R. Transports en commun » sera donc 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 du 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. »

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

Zone traversée	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
UY	Chapeau	<p>Dans le chapeau « Caractères et vocation de la zone », 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, ainsi que des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
	Art. 1	<p>La rédaction insérée en fin de l'alinéa 1 est la suivante :</p> <p><i>« 1. (...) 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. »</i></p> <p>La rédaction insérée en fin de l'alinéa 3 est la suivante :</p> <p><i>« 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. »</i></p>

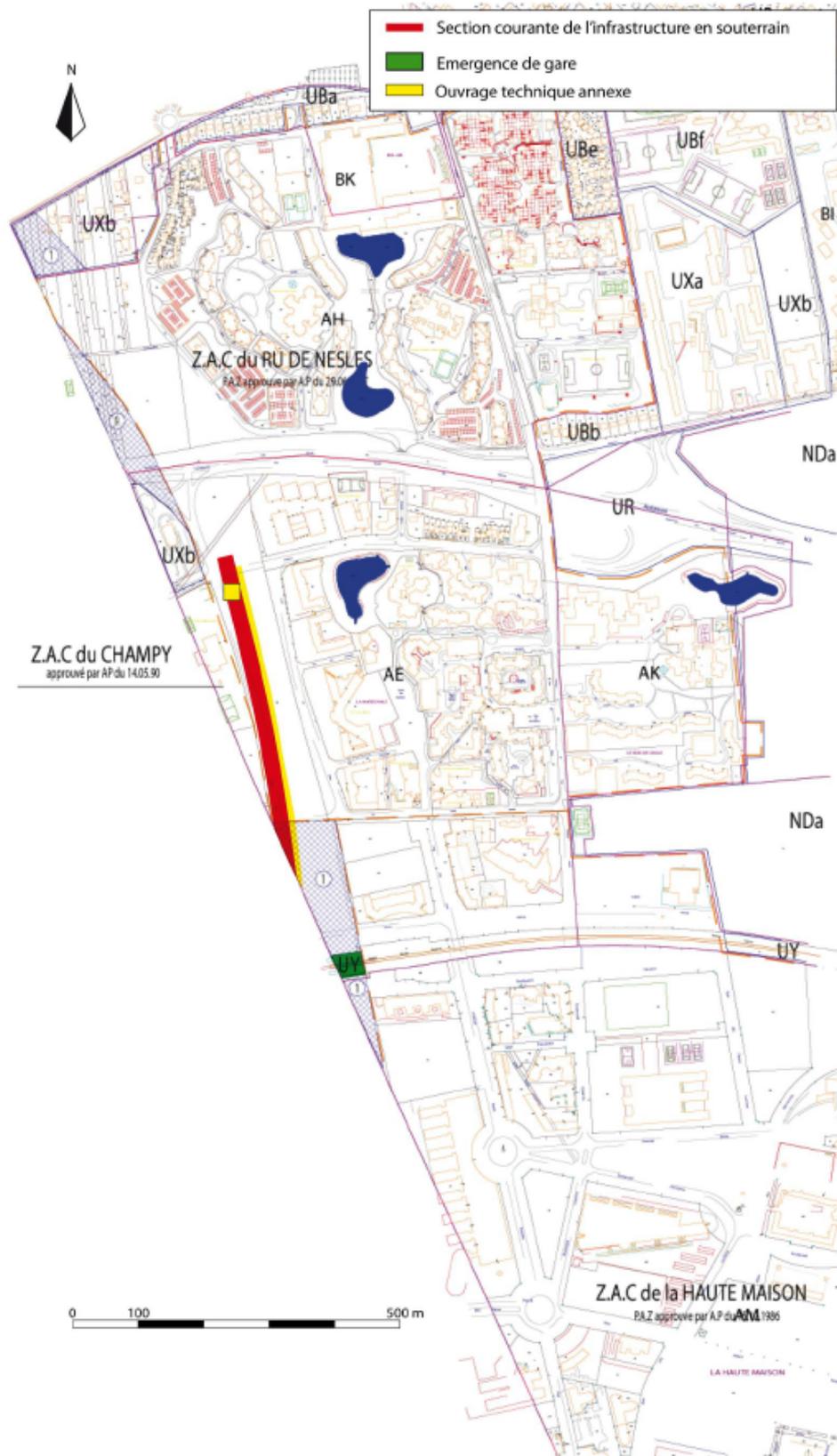
2.19.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

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.

2.19.1.5. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Le plan de zonage en vigueur de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE (extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet :



2.19.1.6. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Rapport de présentation du POS
- Règlement d'urbanisme (Zone UY)

2.19.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département de Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Champs-sur-Marne,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Champs-sur-Marne,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Champs-sur-Marne,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du POS de Champs-sur-Marne n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Champs-sur-Marne,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le POS de la commune de Champs-sur-Marne afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Occupation des Sols

(POS) de la commune de Champs-sur-Marne selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.19.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Champs-sur-Marne soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement.

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



20

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
MISE EN COMPATIBILITE DU PAZ
DE LA ZAC DES BOUTAREINES
DE VILLIERS-SUR-MARNE**

2.20.1. Avis motivé de la commission d'enquête.

2.20.1.1. Situation actuelle

Le POS approuvé de la ville de VILLIERS-SUR-MARNE ne s'applique pas à la totalité de son territoire communal et certains secteurs sont régis par des zones d'aménagement concerté (ZAC), zones qui possèdent leurs propres règles, indépendantes de celles du POS.

Or, la ZAC des Boutareines 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 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.

Une procédure de révision du POS, valant élaboration d'un nouveau Plan Local d'Urbanisme (PLU), a été engagée en juin-juillet 2013 et le nouveau PLU de la ville de VILLIERS-SUR-MARNE, qui tient compte de l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris sur le territoire communal, a été approuvé le 28 août 2013.

Il est donc désormais compatible avec l'implantation du projet de liaison « Pont de Sèvres – Noisy-Champs » sur le territoire communal comme a pu le constater la société du Grand Paris dans l'avis qu'elle a émis le 21 mai 2013 en tant que personne publique associée et la ZAC des Boutareines est intégrée dans le nouveau PLU.

Il reste cependant qu'un recours contentieux à l'égard de ce PLU très récemment approuvé est toujours possible avec la possibilité de revenir, en cas d'annulation contentieuse, à l'ancien POS avant qu'il ne soit transformé en PLU.

La commission d'enquête a donc préféré instruire la présente mise en compatibilité de la ZAC des Boutareines au cas hypothétique où le POS ancien de VILLIERS-SUR-MARNE serait remis en vigueur.

Le POS en vigueur de la commune de VILLIERS-SUR-MARNE est concerné 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 « *Bry – Villiers – Champigny* ».

Ces dispositions n'étant pas compatibles avec le projet du Grand Paris, il fait donc l'objet d'une mise en compatibilité spécifique (Cf. paragraphe 2.17 ci-dessus), parallèlement à celle du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC des Boutareines.

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) des Boutareines, créée à l'initiative de l'EPAMARNE et approuvée le 3 décembre 1999, est impactée par le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur totale d'environ 180 mètres.

Le périmètre de la ZAC n'est concerné que par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris. Traversant le périmètre entre le chemin des Boutareines à l'Est et le boulevard Jean Monnet à l'Ouest, la ZAC est orientée Nord-ouest Sud-est et concerne des terrains aujourd'hui sommairement aménagés.

Aucun ouvrage technique annexe ou émergence de gare n'est présent sur cette section.

Sur le document graphique du plan d'aménagement de zone de la ZAC, la section du projet traverse deux secteurs distincts :

- Le secteur A, à l'Est, entre le chemin des Boutareines et la rue Georges Van Parys. C'est la zone la plus importante de la ZAC.
- Le secteur C, à l'Ouest, entre la rue Georges Van Parys et le boulevard Jean Monnet. Il s'agit d'une « zone résiduelle ».

Aucune autre pièce du Plan d'Aménagement de Zone n'est concernée par le projet.

Le secteur A

Ce secteur est traversé par la section souterraine sur 130 mètres environ.

Les « *dispositions réglementaires propres à la Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines* » précisent qu'il s'agit d'un secteur destiné à accueillir des activités économiques :

« *Ce secteur, d'une surface d'environ 5,85 ha pourra admettre une réceptivité maximale de 44 000 m² de plancher.* »

Les programmes qui prendront place sur ce secteur pourront être de nature :

- *Activités commerciales.*
- *Bureaux.*
- *Production artisanat.*
- *Activités mixtes (bureaux, production, artisanat).*

Ces différents secteurs d'activités pourront s'accompagner d'implantation de services, hôtels et restaurants. »

Aujourd'hui, ce secteur est presque entièrement occupé. Seule sa partie Sud, concernée par le projet, n'est pas aménagée.

Le secteur C

Ce secteur est traversé par la section souterraine sur 50 mètres environ.

Les « *dispositions réglementaires propres à la Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines* » précisent qu'il s'agit d'un secteur destiné à recevoir des services, mais ne disposant que de faibles capacités d'accueil :

« *Ce secteur, d'une surface d'environ 0,38 ha compte tenu de sa situation géographique particulière et des dispositions en matière de reculement des bâtis pourra admettre une réceptivité de 400 m² hors œuvre.* »

Ce secteur, situé dans un espace résiduel laissé par les tracés de l'itinéraire futur de la déviation de la RN 303, pourra admettre :

- *Des services. »*

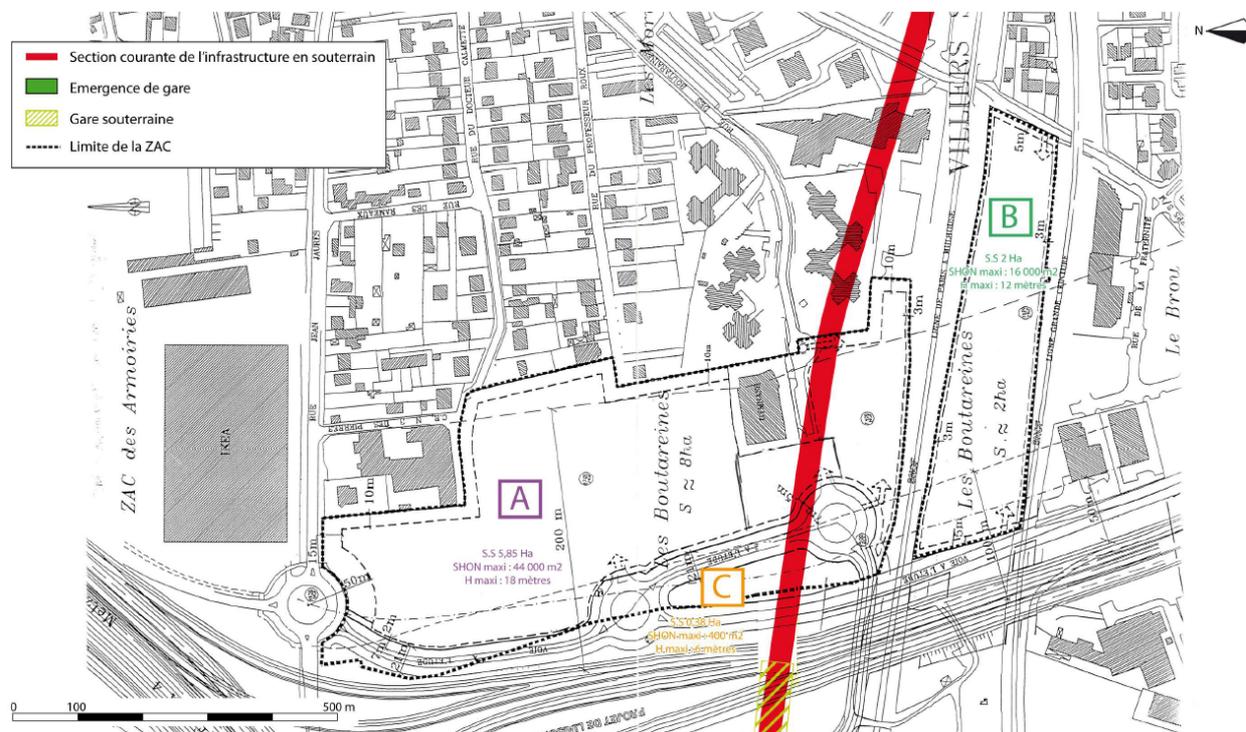
Ce secteur n'est pas aménagé.

2.20.1.2. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme

Secteurs traversés	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
A	Art. 1	<p>Le paragraphe A.1.1 est complété de la manière suivante :</p> <p>«A.1.1. LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES sont admises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Activités commerciales - Bureaux - Production, artisanat - Activités mixtes (bureaux, production, artisanat) - Services, hôtels et restaurants - Les équipements publics de superstructure <i>et les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »
C		<p>Le paragraphe C.1.1 est complété d'un second alinéa :</p> <p>« - <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i> »</p>

2.20.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Extrait du plan de zonage en vigueur de la ZAC des Boutareines sur la ville de VILLIERS-SUR-MARNE faisant apparaître les éléments du projet :



2.20.1.4. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Règles d'urbanisme (Secteurs A et C)

2.20.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département du Val de Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" dont celui de la ZAC des Boutareines de Villiers-sur-Marne ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Villiers-sur-Marne,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Villiers-sur-Marne,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Villiers-sur-Marne,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du POS de Villiers-sur-Marne et spécialement celle de la ZAC des Boutareines n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Etant donné cependant qu'un courrier du directeur de la DRIEA (courrier N°44) adressé au président de la commission d'enquête considère que la mise en compatibilité du PLU de Villiers-sur-Marne issue de la procédure de révision devient sans objet **sous réserve que ce PLU devienne définitif,**

Etant donné qu'à la date de rédaction des présentes conclusions, il n'est pas possible de se prononcer sur le caractère définitif du PLU de Villiers-sur-Marne et donc sur l'intégration des règles d'urbanisme de la ZAC des Boutareines dans ce PLU,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Villiers-sur-Marne et spécialement dans la ZAC des Boutareines,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le POS de la commune de Villiers-sur-Marne ainsi que les règles d'urbanisme de la ZAC des Boutareines afin de les rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non

négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification des règles d'urbanisme de la ZAC des Boutareines sur la commune de Villiers-sur-Marne selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.20.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Villiers-sur-Marne soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement.

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre



21

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PAZ DE LA ZAC RÛ DE NESLES
DE CHAMPS-SUR-MARNE**

2.21.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.21.1.1. Situation actuelle

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.

Or, la ZAC du « *Rû de Nesles* » 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.

le règlement de Zone d'Aménagement Concerté du Rû de Nesles, située sur la commune de Champs-sur-Marne, n'a fait l'objet d'aucune évolution.

Le POS en vigueur de la commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concerné 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.

Ces dispositions n'étant pas compatibles avec le projet du Grand Paris, il fait donc l'objet d'une mise en compatibilité spécifique, parallèlement à celle du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « *Rû de Nesles* »

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du « *Rû de Nesles* », créée à l'initiative de l'Etat par le biais la Société pour l'Equipement de la Seine-et-Marne, approuvée le 19 juin 1972 et dont le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) a été modifié le 24 décembre 1974, est impactée par le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur totale d'environ 415 mètres.

Rappelons que le périmètre de la ZAC est concerné à un double titre par ce projet :

- Premièrement, par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris.
- Deuxièmement, par un ouvrage technique annexe souterrain d'importance (gare terminus) et un ouvrage technique annexe, implantés en parallèle de la section souterraine courante sur une longueur équivalente.

Ces éléments constituent l'extrémité Est du tronçon Noisy-Champs – Pont-de-Sèvres.

Ils sont orientés Nord-Sud et longent le boulevard du Rû de Nesles entre le boulevard de Nesles au Nord et la rue Nelson Mandela au Sud en limite Ouest de la ZAC, sous une coulée verte.

Sur le document graphique n°2 du plan d'aménagement de zone de la ZAC, les terrains concernés sont dédiés à une « *emprise de voirie primaire* » destinée à accueillir une future autoroute A 3 selon le Plan d'Aménagement de Zone.

Les dispositions à respecter pour l'occupation du sol de ces emprises sont développées dans le règlement du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur, à l'article 6 « *Modes d'occupation des sols* » du Titre 2 « *Dispositions applicables aux terrains destinés aux équipements publics* ».

En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous les emprises de cette infrastructure routière, 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 cette infrastructure routière.

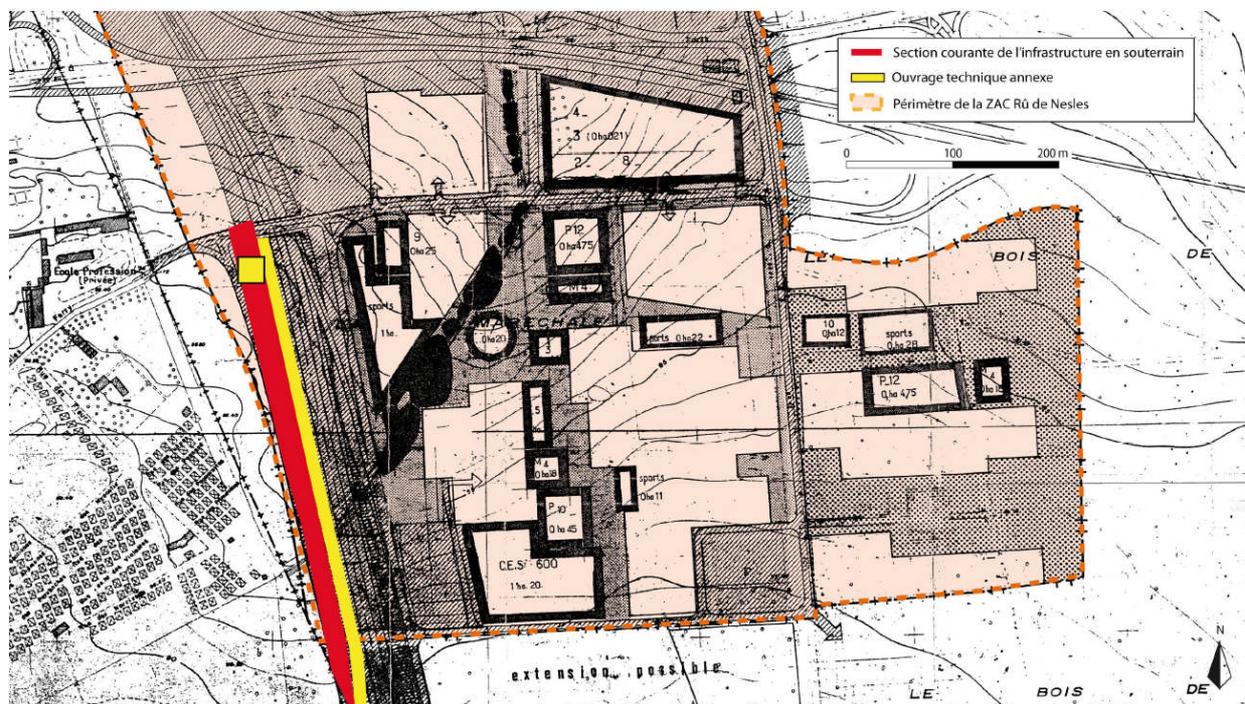
Aucune autre pièce du Plan d'Aménagement de Zone n'est concernée par le projet.

2.21.1.2. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme

TITRE	Articles	Proposition de nouvelle rédaction
TITRE 2 Dispositions applicables aux terrains destinés aux équipements publics	Art. 6 Modes d'occupation des sols	L'alinéa a) « L'autoroute A3 » de l'article 6 est complété d'un nouveau paragraphe : <i>« Dans les emprises de cette voie, sont également autorisées les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i>

2.21.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

Extrait du plan de zonage en vigueur de la ZAC Rû de Nesles sur la ville de CHAMPS-SUR-MARNE faisant apparaître les éléments du projet :



2.21.1.4. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Règles d'urbanisme (TITRE 2)

2.21.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours,

Etant donné que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Etant donné que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux paraissant dans le département de Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

Etant donné que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des POS/PLU" dont celui de la ZAC Rû de Nesles de Champs-sur-Marne ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Champs-sur-Marne,

Etant donné que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Champs-sur-Marne,

Etant donné que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Champs-sur-Marne,

Etant donné que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du POS de Champs-sur-Marne et spécialement celle de la ZAC du Rû de Nesles n'a été déposée sur les registres mis en place dans les communes concernées par l'enquête ,

Après avoir constaté :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Champs-sur-Marne et spécialement dans la ZAC du Rû de Nesles,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le POS de la commune de Champs-sur-Marne ainsi que les règles d'urbanisme de la ZAC du Rû de Nesles afin de les rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification des règles d'urbanisme de la ZAC du Rû de Nesles sur la commune de Champs-sur-Marne selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.21.1** ci-dessus, avec la **RECOMMANDATION** suivante :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Champs-sur-Marne soient pris en charge par la SGP et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement.

A Nogent sur Marne le 02 février 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



Jean CULDAUT : membre



Claude POUHEY : membre



Valérie BERNARD : membre



Nicole SOILLY : membre



Bernard SCHAEFER : membre



Jean-Claude LASAYGUES : membre

