NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Société du Grand Paris

LIGNE 18 : AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

LIGNE 18
DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Hiver 2015 - 2016

PIÈCE **I.1.1**

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Wissous

Sommaire

1 Préambule 5

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme 9

2.1 La mise en compatibilité 11
2.1.1 Définition 11
2.1.2 Champ d'application 11
2.1.3 Objet 11
2.2 Le déroulement de la procédure 11
2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité 12
2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité 12
2.4.1 Article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme 12
2.4.2 Article L153-55 du Code de l'Urbanisme 12
2.4.3 Article L153-56 du Code de l'Urbanisme 12
2.4.4 Article L153-57 du Code de l'Urbanisme 12
2.4.5 Article L153-58 du Code de l'Urbanisme 13
2.4.6 Article L153-59 du Code de l'Urbanisme 13
2.4.7 Article R. 153-14 du Code de l'Urbanisme 13
2.4.8 Autres dispositions 13
2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité 13

3 Présentation générale du projet et de son contexte 15

3.1 Le contexte administratif du projet 17
3.2 Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique 17
3.2.1 Le programme d'ensemble 17
3.2.2 Le projet : liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers » 19
3.2.3 Présentation technique du projet 19
3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Wissous 21

4 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune 23

4.1 Les documents supra-communaux 25
4.1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) 25
4.1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) 25
4.2 Le PLU en vigueur 25
4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées 25
4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage 26
4.2.3 Les contraintes réglementaires 26
4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables 27
4.2.5 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation 27
4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné 29
4.3.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité 29
4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet 29
4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet 29
4.3.4 Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet 30

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune 31

A1. Extrait du rapport de présentation en vigueur
A2. Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité
B1. Extrait du zonage en vigueur
B2. Extrait du zonage mis en compatibilité
C1. Extrait des emplacements réservés en vigueur
C2. Extrait des emplacements réservés mis en compatibilité

1 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de WISSOUS, en Essonne, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers du réseau de transport public du Grand Paris dont une section traverse le territoire communal.

Le Maître d'Ouvrage du projet est la Société du Grand Paris. Cet établissement public de l'Etat, à caractère industriel et commercial, créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, *« a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation »*.

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

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

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

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

Le contenu du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de WISSOUS est régi par les articles L. 151-1 à L. 151-3 du Code de l'Urbanisme entré en vigueur le 1er janvier 2016 (en vertu de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 et du décret n°2015-1783 datant du 28 décembre 2015). Cette nouvelle rédaction « à droit constant » du Code de l'Urbanisme maintient en l'état les dispositions arrêtées par le PLU jusqu'à sa prochaine révision.

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

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

***Nota** : Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à une réunion d'examen conjoint le 5 novembre 2015. Le procès-verbal issu de cette réunion est joint en annexe de ce présent dossier.*

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

Conformément les articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

2.1.2 Champ d'application

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

Au vu des textes[1], compte tenu de la nature du projet, **la procédure de mise en compatibilité est organisée par le préfet de la Région d'Ile-de-France**.

2.1.3 Objet

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

2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

1 - L'examen du dossier par le préfet

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

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

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

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

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

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

3 - L'enquête publique

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

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

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

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

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

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

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

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

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

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

La procédure de mise en compatibilité des PLU est élaborée conformément aux **articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 du Code de l'Urbanisme**.

2.4.1 Article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

2.4.2 Article L153-55 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

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 l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

2.4.3 Article L153-56 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 la décision procédant à la mise en compatibilité.

2.4.4 Article L153-57 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par 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 dans les autres cas.

2.4.5 Article L153-58 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un 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, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

2.4.6 Article L153-59 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

2.4.7 Article R. 153-14 du Code de l'Urbanisme

Créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

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

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

2.4.8 Autres dispositions

Le contenu du dossier de mise en compatibilité des PLU répond aux prescriptions, toujours valides, de la circulaire n° 87-64 du 21 juillet 1987, précisant ses modalités de mise en œuvre.

Par ailleurs, le Code de l'Urbanisme entré en vigueur le 1er janvier 2016 reprend les dispositions de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 *« pour l'accès au logement et un urbanisme rénové »*, dite loi « ALUR » concernant le contenu du règlement des PLU. Ainsi, ne sont plus en vigueur les dispositions :

- permettant de *« fixer une superficie minimale des terrains constructibles lorsque cette règle est justifiée par des contraintes techniques relatives à la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif ou lorsque cette règle est justifiée pour préserver l'urbanisation traditionnelle ou l'intérêt paysager de la zone considérée »*,

- permettant de *« fixer un ou des coefficients d'occupation des sols qui déterminent la densité de construction admise »*.

A ce titre, les dispositions relatives aux articles 5 des règlements des documents d'urbanisme, portant sur la superficie minimale des terrains constructibles, et les dispositions relatives aux articles 14 des règlements des documents d'urbanisme, portant sur le coefficient d'occupation des sols, évoquées dans le présent dossier, deviennent sans objet.

En outre, la promulgation du nouveau Code de l'Urbanisme a entraîné une nouvelle codification des dispositions visant à *« identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural »*. Les articles L. 151-19 et L. 151-23 remplacent désormais l'article L. 123-1-5-III, 2° qui avait lui-même succédé à l'article L. 123-1-5, 7°. Ces deux derniers apparaissent dans les règlements des documents d'urbanisme mis en compatibilité.

2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

En application de l'article L. 104-3 du Code de l'Urbanisme, sont notamment soumises à évaluation environnementale les procédures d'évolution des PLU dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 et qui permettent la réalisation de travaux susceptibles d'affecter de manière significative des sites Natura 2000. La commune de SACLAY ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

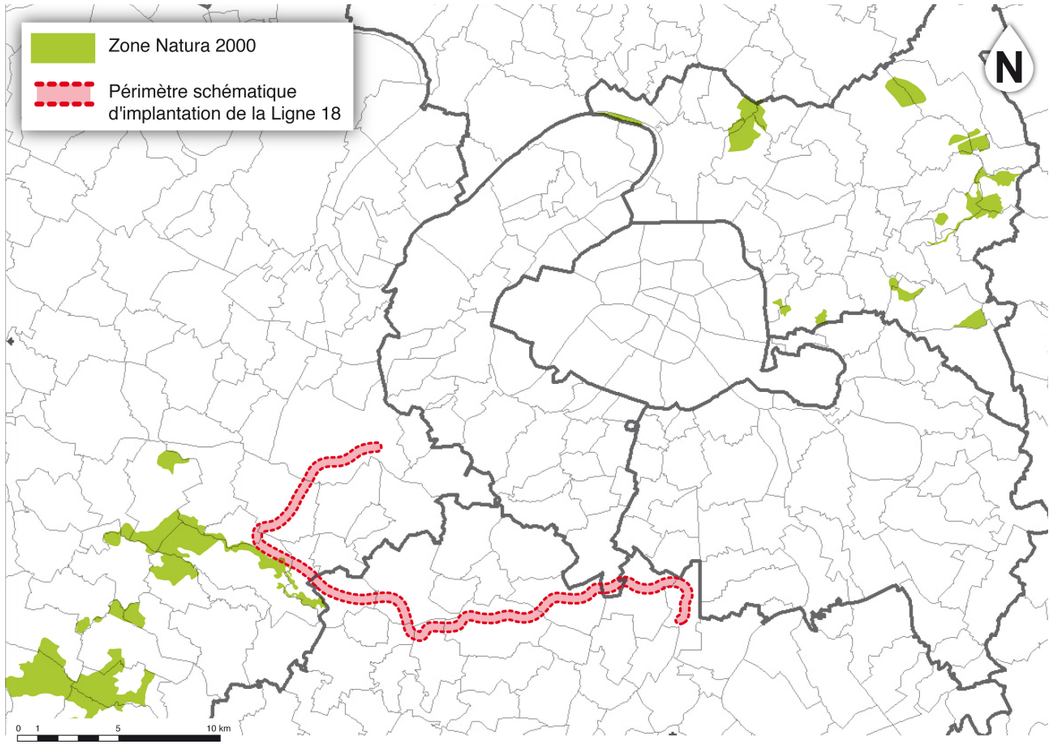
La commune de WISSOUS ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

Le site Natura 2000 le plus proche, la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR 1112011 *« Massif de Rambouillet et zones humides* proches », est notamment situé sur les communes de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux et est distant de 15 km des limites communales de WISSOUS. Son document d'objectifs (DOCOB) a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 4 juin 2013.

Le DOCOB de ce site Natura 2000 d'un peu plus de 17 000 ha présente la ZPS de la manière suivante : ce site *« est centré sur le massif forestier de Rambouillet et de la chaîne des étangs de Hollande, dont l'intérêt ornithologique est connu de longue date. La présence d'oiseaux d'intérêt communautaire, certains liés à la forêt, d'autres aux zones humides ou aux milieux ouverts, ont amené à proposer un classement en Natura 2000 »*. La richesse de l'avifaune du site est liée à la diversité et à la complémentarité des milieux rencontrés. Une cinquantaine d'espèces relevant de l'annexe 1 de la Directive *« Oiseaux »* est observée dans la ZPS. Parmi elles, 13 espèces ont été déclarées *« espèces cibles »* pour le site (Pic mar, Pic noir, Busard Saint-Martin, Alouette lulu, Bondrée apivore, Martin-pêcheur d'Europe, Blongios nain,

Butor étoilé, Busard des roseaux, Balbuzard pêcheur, Sterne pierregarin, Fauvette pitchou et Engoulevent d'Europe).

Au regard des caractéristiques et du caractère ponctuel des évolutions du PLU prévues par la mise en compatibilité et de la localisation de ces sites Natura 2000, la mise en compatibilité du PLU de WISSOUS n'accentue pas les menaces identifiées par le DOCOB et n'aura pas d'incidences sur ces sites.



Secteur d'implantation du projet et sites Natura 2000 en Île de France (Source : DRIEE Île de France)

L'article L. 104-3 du Code de l'Urbanisme dispose que : *« sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration. »*

La mise en compatibilité du PLU de WISSOUS ne prévoit que des adaptations du document d'urbanisme visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport public et à adapter les règles régissant les constructions, afin de rendre possible l'implantation du réseau de transport. Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité ne modifient pas les orientations du Projet d'Aménagement et Développement Durables du PLU et sont sans incidences sur l'économie générale du document.

En effet, la mise en compatibilité prévoit des adaptations pour permettre quatre ouvrages techniques annexes, par le déclassement d'une partie d'un espace boisé classé pour un premier ouvrage et par la création d'emplacements réservés en zone naturelle pour les trois autres.

Compte tenu des caractéristiques des évolutions du document d'urbanisme apportées par la mise en compatibilité, l'évolution du droit du sol pour permettre l'implantation du réseau de transport public n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la Directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de WISSOUS n'est pas soumise à la procédure d'évaluation environnementale.

3 Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur le tronçon « Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers », traverse **4 départements**, **15 communes** toutes dotées d'un PLU. Douze d'entre elles nécessitent une mise en compatibilité.

Par ailleurs, les communes de **Châteaufort, Gif-sur-Yvette et Magny-les-Hameaux** appartiennent également au territoire du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse régi par la Charte révisée du Parc pour la période 2011-2023. Au regard des axes et objectifs stratégiques définis dans la charte il est précisé que : *« Les transports en commun sont à développer sensiblement, notamment en termes de service, de confort, d'efficacité et de mobilité multimodale (…) »* (axe 2), ainsi le projet de réseau de transport public du Grand Paris est compatible avec la charte du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

Enfin, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 2013 est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 123-3 du Code de l'Urbanisme.

Issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».

Le SDRIF a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013, après enquête publique, puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, portant approbation du schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

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

3.2.1 Le programme d'ensemble

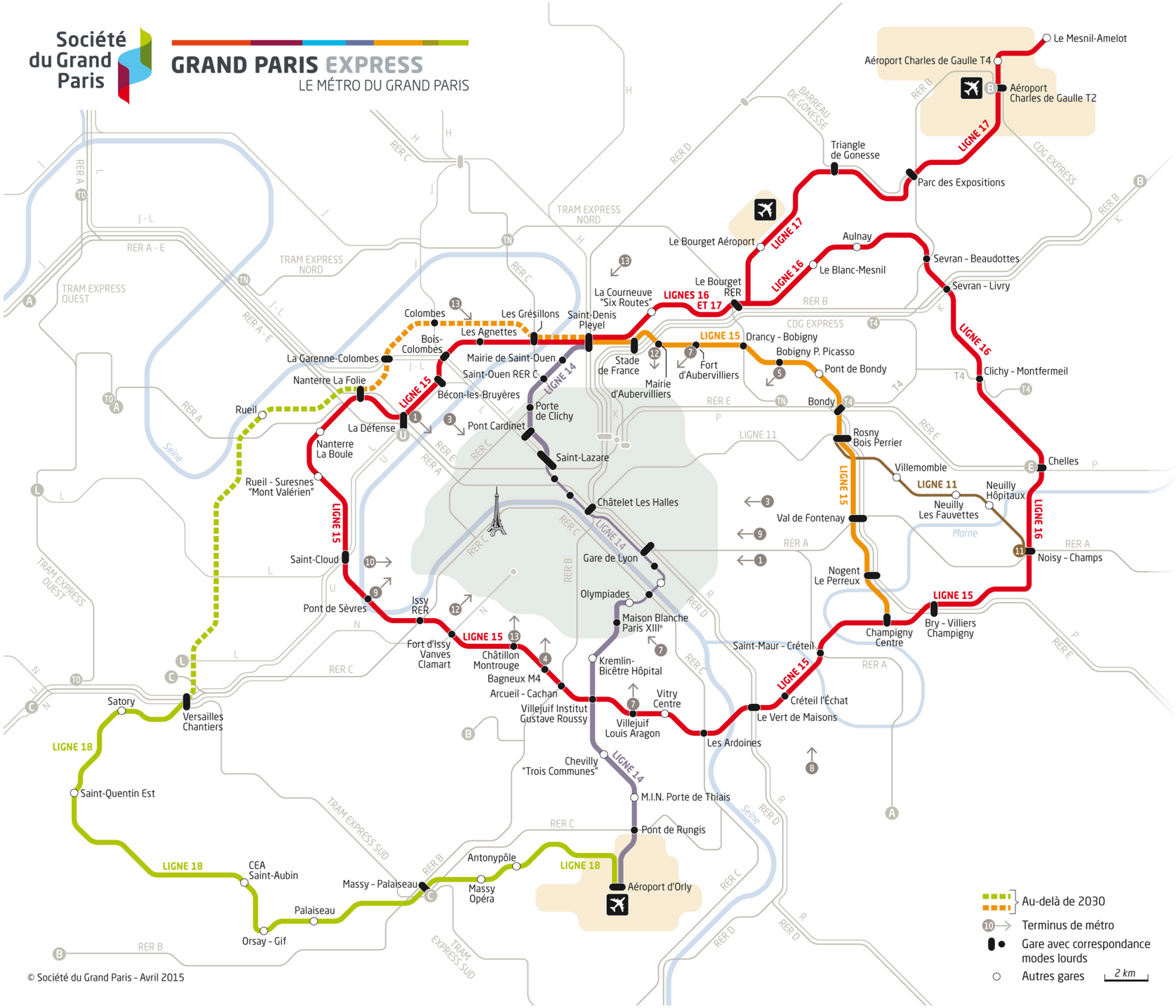
Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

- le réseau de transport public du Grand Paris, représenté par les **lignes « rouge »** (parties Ouest et Sud de la Ligne 15, Ligne 16, Ligne 17), **« bleue »** (Ligne 14) et **« verte »** (Ligne 18) pour environ 165 km de lignes : le réseau de transport public du Grand Paris ;
- **le réseau complémentaire structurant** (environ 40 km, dont partie Est de la Ligne 15).

Le programme répond aux objectifs suivants :

- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;
- favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

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



Le programme : le réseau Grand Paris Express

3.2.2 Le projet : liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers »

Compte tenu de l'ampleur du programme d'ensemble et de son étendue géographique, le réseau Grand Paris Express fait l'objet de plusieurs enquêtes publiques préalables aux déclarations d'utilité publique (DUP). Chaque enquête porte sur une section spécifique du réseau, correspondant à un « tronçon » de ligne fonctionnel et cohérent en termes d'organisation des travaux.

Le présent dossier concerne l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du **projet de liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers »**, constituant la Ligne Verte (Ligne 18) du réseau de transport public du Grand Paris.

La Ligne Verte (Ligne 18) inclut également un tronçon Versailles-Chantiers – Nanterre La Folie, dont la réalisation est prévue au-delà de 2030 dans le Schéma d'ensemble.

Le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers de la Ligne Verte (Ligne 18) comprend au total environ 35,5 km de voies, en incluant les voies de raccordement de la ligne au site de maintenance et les arrière-gares.

La ligne s'insère pour partie en souterrain et pour partie en aérien en viaduc, selon les territoires traversés. Elle compte un total de 13,9 km en viaduc soit environ 39 % du linéaire du projet, avec trois gares aériennes.

D'Est en Ouest, le projet de tronçon Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers comprend huit gares nouvelles qui sont présentées au dossier de déclaration d'utilité publique :

Les 8 gares du projet
Antonypôle
Massy Opéra
Massy Palaiseau
Palaiseau
Orsay Gif
Saint-Quentin Est
Satory
Versailles-Chantiers

Concernant les gares de la Ligne Verte (Ligne 18) :

- la gare « Aéroport d'Orly », présentée dans le dossier d'enquête publique du tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly (prolongement de la Ligne 14 Sud), n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique. Elle est présentée dans le présent dossier à titre d'information uniquement ;

- la gare « CEA Saint-Aubin » n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique en raison des incertitudes subsistant à l'heure actuelle sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'Energie Atomique et aux Energies Renouvelables). Cette gare fera l'objet de démarches réglementaires ultérieures, conformément aux dispositions légales. Pour permettre la réalisation ultérieure de la gare « CEA Saint-Aubin », le projet de liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers » prévoit des mesures conservatoires dans le présent dossier.

Le projet comprend également un site de maintenance, situé sur la commune de Palaiseau, destiné à l'exploitation, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant ainsi qu'à la maintenance des infrastructures pour le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers – Nanterre La Folie de la Ligne Verte (Ligne 18).

A la réalisation du tunnel, du viaduc, des nouvelles gares et du site de maintenance, s'ajoute celle des ouvrages annexes 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 gares et des équipements du tunnel et du viaduc.

Trois gares du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers seront en correspondance avec les modes lourds de transport en commun : « Massy Palaiseau », « Versailles-Chantiers » et « Aéroport d'Orly ».

La Ligne Verte (Ligne 18) accueillera un métro automatique à capacité adaptée. Les trains circulant sur la future Ligne 18 pourront atteindre une vitesse maximale d'au moins 100 km/h et seront à roulement fer alimenté par troisième rail, d'une largeur de 2,50 m environ. Ce matériel répond de façon plus satisfaisante aux caractéristiques de la ligne (grandes inter-gares avec vitesses de pointe à 100 km/h, passage en aérien) et à la qualité de service attendue (davantage de places assises, meilleure circulation intérieure dans les voitures).

Dans la configuration de Ligne 18 assurant la liaison entre Orly et Versailles, chaque rame aura une longueur d'environ 45 m (soit un train composé de trois voitures d'environ 15 m) ; la capacité unitaire visée des rames s'établit alors autour de 350 personnes par train.

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

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

- les possibilités techniques de déplacement des tunneliers ;

- les contraintes de tracé imposées par la circulation du matériel roulant ;

- les contraintes imposées par la recherche du confort des usagers.

Le tunnel se situe à des profondeurs variables : les quais des gares se situent ainsi entre 20 et 26 m de profondeur environ par rapport au terrain naturel hormis les gares aériennes « Palaiseau » (+7 m), « Orsay Gif » (+8 m) et « CEA Saint-Aubin » (gare ne faisant pas partie du présent projet soumis à enquête publique).

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage et le démontage des tunneliers en vue du creusement du tunnel. Ces puits sont creusés dans le sol ; leur profondeur peut varier selon l'altimétrie du tunnel.

Les puits peuvent utiliser les emprises d'un futur ouvrage annexe et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages.

Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce et par convoi jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage.

Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation du tunnel sur une section prédéfinie : le puits d'entrée sert durant cette phase à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie. Il est ensuite déplacé par convoi spécial et peut être remonté dans un nouveau puits d'entrée si nécessaire.

3.2.3.2 Insertion en aérien

De façon générale, les critères de choix entre insertion souterraine (en tunnel) ou aérienne (en viaduc) sont les suivants :

- la présence de contraintes d'insertion spécifiques (pistes de l'Aéroport d'Orly, faisceaux ferrés, plans d'eau, traversée de la forêt de Versailles, etc.) ;
- la présence de contraintes techniques (pentes, etc.) ;
- la qualité de l'insertion urbaine ;
- les impacts environnementaux potentiels ;
- la qualité de l'insertion paysagère.

L'analyse de l'ensemble des contraintes a conduit à la proposition d'un linéaire de viaduc d'un seul tenant entre l'Ecole polytechnique et Magny-les-Hameaux d'une longueur totale de 13,9 km, soit environ 39 % du linéaire du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers de la Ligne 18.

L'insertion en aérien se fera sous forme de viaduc sur le plateau de Saclay, de PALAISEAU à Magny-les-Hameaux (13,9 km), desservant les gares aériennes de « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin » (gare inscrite dans le programme du réseau du Grand Paris Express mais non dans le projet Ligne 18 soumis à enquête publique).

3.2.3.3 Les gares

Les gares du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers sont constituées d'ouvrages souterrains ou aériens, avec des quais situés à des élévations variant d'environ -26 m (« Versailles-Chantiers ») à +8 m (« Orsay Gif ») par rapport au terrain naturel. Les quais permettront à terme d'accueillir des trains d'une longueur de 60 m.

Chacune des gares a été positionnée de façon à établir la meilleure correspondance possible avec les réseaux de transport en commun existants et programmés, tout en permettant une desserte optimale des quartiers dans lesquels elle s'insère. En outre, les enjeux environnementaux ont été pris en considération afin d'ajuster le positionnement des gares et d'en limiter les éventuels impacts.

Les gares souterraines du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers sont dotées d'émergences qui assurent l'accès des voyageurs et peuvent également accueillir des locaux d'exploitation. La forme de ces émergences, conçues en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments jouant un rôle de signal et portant l'identité du réseau. Les espaces publics aux abords des gares font par ailleurs l'objet d'aménagements de qualité, assurant de bonnes conditions d'intermodalité et d'irrigation de la ville.

Les gares sont conçues pour faciliter les parcours de tous les voyageurs entre la ville et les trains. Les services, les quais et les trains sont en particulier entièrement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Des dispositions relatives à la conception et à l'aménagement des émergences seront prises pour favoriser l'intégration urbaine des gares souterraines et la qualité de l'insertion paysagère des gares aériennes. Le traitement paysager se fera au cas par cas de manière à assurer la meilleure intégration possible des émergences dans leur environnement patrimonial.

Les gares « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin » sont des gares aériennes, composées de deux entités différentes :

- le volume de la « boîte gare » en aérien, dont le niveau des quais correspond au niveau R+2, et intégrant des espaces de circulation et locaux techniques au niveau R+1 ;
- un bâtiment voyageur.

Dans un souci de favoriser les conditions liées au développement de l'intermodalité à proximité des zones de parvis, les abords immédiats des gares feront l'objet d'aménagements assurant l'articulation et la complémentarité avec les autres modes de déplacements : réseau d'autobus, modes actifs (marche à pied, vélo, etc.), modes motorisés individuels.

3.2.3.4 Les ouvrages techniques annexes

Il s'agit de tous les ouvrages techniques indispensables au fonctionnement du réseau : puits d'accès des secours (pompiers), puits de ventilation, ouvrages d'épuisement, postes de redressement pour l'alimentation électrique, etc.

En particulier, la réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 m entre deux puits d'accès des secours, ou entre un puits d'accès des secours et une gare. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.

Les ouvrages de ventilation/désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via des gaines de ventilation et des grilles de rejet. Celles-ci ont une surface de l'ordre de 30 à 40 m^2 en cas de circulation possible, 20 m^2 lorsqu'elles sont protégées et inaccessibles au public. Généralement, les ouvrages de ventilation/désenfumage sont mutualisés avec les ouvrages d'accès pompiers.

Les ouvrages d'épuisement sont destinés à recevoir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel, en vue de les recueillir à un point bas du tunnel puis les rejeter au moyen d'une pompe dans le réseau d'assainissement. Des accès aux ouvrages d'épuisement devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m^2, sans élévation par rapport au niveau du sol.

Les postes de redressement permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) en courant continu de 1 500 volts, utilisé par les trains de la Ligne 18. Les postes de redressement seront réalisés tous les 2 km environ. En règle générale, ils sont intégrés dans les espaces des gares. Lorsque les espaces en gare ne le permettent pas, ils sont localisés à des emplacements mutualisés avec des puits d'accès de secours, dans des locaux d'environ 150 à 250 m² préférentiellement situés en surface au niveau rez-de-chaussée. Ils pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1).

Comme pour les gares, et en fonction de leur environnement patrimonial, paysager et urbain, des dispositions en matière de traitement paysager seront prises pour favoriser l'intégration des ouvrages techniques annexes.

3.2.3.5 Les sites industriels

Un site dédié spécifiquement aux fonctions d'exploitation et de maintenance de la Ligne Verte (Ligne 18) sera implanté sur un site situé sur la commune de Palaiseau, au Nord de l'Ecole polytechnique.

Le site regroupe plusieurs ensembles fonctionnels en un même lieu :

- le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) qui doit permettre la maintenance en atelier du parc de matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement d'organes) ainsi que le lavage et le remisage des trains ;
- le Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de la ligne ;
- le Poste de Commande Centralisé (PCC) chargé de la direction et de l'exploitation de la ligne.

Les principales raisons du regroupement de ces fonctionnalités sur un même site résident dans la mutualisation :

- du faisceau de voies les reliant à la ligne ;
- des fonctions liées au site (accès, contrôle d'accès, sûreté, etc.) ;
- des équipements sociaux (restaurant, équipements tertiaires, etc.) puisqu'il s'agit du seul point de la ligne où seront rassemblés des effectifs significatifs.

3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Wissous

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

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

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

4.1 Les documents supra-communaux

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

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

Ce document intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».

Le SDRIF de 2013 prend ainsi explicitement en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris, et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

4.1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

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

4.2 Le PLU en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de WISSOUS sur une longueur totale d'environ **2,7 km**.

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

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation de quatre ouvrages techniques annexes.

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

Rappelons qu'une partie du tracé concerne la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) *« du Vaulorin ».*

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, cette zone, intégrée dans le PLU, est régie par le règlement d'urbanisme du PLU.

4.2.1.1 La zone UC

La première zone urbaine traversée est la zone UC concernée uniquement par un tracé en souterrain au Nord de la résidence du Val Lacroix.

Selon le règlement, la zone UC « ***à caractère principalement résidentiel, correspond aux résidences d'habitations collectives, implantées en discontinu au sein d'espaces paysagers*** ».

4.2.1.2 La zone UG

Cette deuxième zone urbaine est également concernée uniquement par la section courante de l'infrastructure en souterrain, à l'Ouest du Domaine Les Etangs – Espace Arthur Clark.

Selon le règlement, la zone UG « *correspond au* ***centre ancien de Wissous dont la morphologie typique des villages traditionnels doit être préservée et mise en valeur****. Sa fonction à dominante habitat doit être maintenue* ».

4.2.1.3 La zone UH et le secteur UHt

La zone urbaine UH et son secteur UHt sont concernés par le tracé en souterrain au cœur du quartier Saint-Exupery.

Selon le règlement, la zone UH « ***à caractère résidentiel correspond au tissu pavillonnaire traditionnel*** ». Le secteur Uht admet une densité plus importante.

4.2.1.4 Le secteur UIv de la zone UI

La zone UI, limitée ici à son secteur UIv, est concernée de manière très ponctuelle par le tracé en souterrain, au niveau des emprises autoroutières de l'A 10.

Le règlement précise que la zone UI « ***est destinée à recevoir des activités économiques*** ». Le secteur UIv correspond à la ZAC du Vaulorin.

4.2.1.5 Le secteur ULa de la zone UL

La zone urbaine UL est concernée, uniquement dans son secteur ULa, à double titre par le projet :

- Par la section courante de l'infrastructure en souterrain entre le Domaine Les Etangs – Espace Arthur Clark et le boulevard de l'Europe ;
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le règlement indique : *« cette zone est destinée à recevoir principalement des* ***aménagements de loisirs, de tourisme, d'enseignement, de santé ou autres équipements publics ou privés****. (…) Le secteur ULa, situé au Nord de Cucheron, est destiné à accueillir une coulée verte et éventuellement des équipements légers de plein air ».*

4.2.1.6 *La zone UZ*

La dernière zone urbaine traversée par le projet est la zone UZ, à la limite Est de la commune, par la section courante de l'infrastructure en souterrain.

Selon le règlement, la zone UZ « ***correspond à la plateforme aéroportuaire d'Orly*** ».

4.2.1.7 *La zone N*

La zone naturelle N est concernée à double titre par le projet :

- D'une part, par la section courante de l'infrastructure en souterrain, le long de la RD 167 puis dans le Domaine Les Etangs – Espace Arthur Clark, et enfin à l'Est de l'autoroute A 6 ;
- D'autre part, par l'implantation de trois ouvrages techniques annexes : deux le long de la voie des Morvilliers (RD 167) et un aux abords de l'A 6.

Selon le règlement, la zone N « ***couvre des espaces naturels de Wissous à protéger en raison de la qualité de leurs sites et des paysages*** ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

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

- L'emplacement réservé n°11 : « *création d'un écran paysager le long de l'A6* » au bénéfice de la commune ;
- L'emplacement réservé n°12 : « *création d'une voie* » dont le bénéficiaire est la commune ;
- L'emplacement réservé n°15 : « *élargissement de voirie (chemin des Groux /rue des Champs)* » au bénéfice de la commune.

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

De plus, l'infrastructure en souterrain passe également sous plusieurs protections :

- Deux espaces boisés classés (EBC), en zone naturelle : le premier situé au Domaine « *Les Etangs* » et le second aux abords de l'autoroute A 6 ;
- Deux espaces verts à préserver au titre de l'article L. 151-23 (anciennement L. 123-1-5 7°) du Code de l'Urbanisme, aux abords de la résidence du Val Lacroix, d'une part, et du boulevard de l'Europe, d'autre part.

Comme pour les emplacements réservés, le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris, étant implanté à une grande profondeur, ne remet nullement en cause ces EBC et espaces verts protégés.

De la même manière, l'infrastructure souterraine passe sous plusieurs autres éléments sans les remettre en cause :

- Deux limites d'implantation des constructions en zones UIv et N, à l'Ouest du tracé ;
- La limite de la zone soumise au Plan d'Exposition au Bruit sur une partie du tracé.

En revanche, un ouvrage technique annexe est implanté en surface dans un des espaces boisés classés traversé par le projet, aux abords de l'autoroute A 6.

Le projet remet donc en en cause partiellement la destination de cet EBC. Il convient de réduire pour partie ce dernier au droit des emprises de l'ouvrage technique annexe afin de permettre la réalisation du projet.

Au regard de leur emprises et des évolutions réglementaire limitées, les modifications apportées dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité ne remettent pas en cause la vocation de la zone naturelle N : les évolutions apportées se limitant à ne pas interdire l'implantation en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris et à permettre l'implantation des émergences techniques d'un ouvrage annexe, nécessaire au fonctionnement du réseau (émergences pouvant se matérialiser par une trappe d'accès secours et une grille de ventilation).

La réduction de la protection liée à l'EBC sur 800 m² environ n'induit pas de remise en cause de la diversité biologique sur la commune, ni du caractère naturel de la zone. Par ailleurs, dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre du projet, des mesures spécifiques permettant un traitement paysager qualitatif seront prises pour la définition de cet ouvrage annexe, en vue d'assurer son insertion urbaine et paysagère.

Le détail des effets du projet sur l'environnement ainsi que les mesures prises par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire et si besoin compenser les incidences du projet sur l'environnement sont présentées dans l'étude d'impact du présent dossier d'enquête publique (Pièce G).

4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Protection de monument historique classé : Eglise de WISSOUS (AC 1) ;
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques contre les obstacles (PT 2) ;
- Servitudes aéronautiques de dégagement (T5) et de balisage (T4) liées à l'aérodrome d'Orly.

Pour les ouvrages techniques annexes, ces deux servitudes de surface sont à prendre en compte.

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

Cette même partie du territoire communal traversée par le projet est également concernée par :

- L'arrêté préfectoral du 20 mai 2003 portant classement sonore du réseau ferroviaire et du réseau routier national ;
- L'arrêté préfectoral du 28 février 2005 portant classement sonore du réseau routier départemental ;
- Un plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome d'Orly.
- Le risque de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, figurant dans le dossier départemental des risques majeurs du département de l'Essonne de juin 2008.

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

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le chapitre « II – LES ORIENTATIONS DU PROJET » du PADD évoque dans la partie *« 2.1 – Affirmer l'identité Wissoussienne à l'échelle locale et supra-communale »* :

« REOUVRIR LA GARE

La mauvaise desserte de la ville en transports en commun est un problème récurrent, soulevé depuis longtemps par la municipalité.

Bien que la décision d'améliorer le maillage des réseaux relève du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), la commune considère que la possibilité d'utiliser le réseau ferré par les wissoussiens est indispensable.

Dans cette perspective, deux hypothèses sont envisageables : utiliser le réseau RER en créant un arrêt à la gare de Wissous ou utiliser le réseau du Val qui permettrait de relier Antony et Orly en quelques minutes.

S'engagent résolument dans cette perspective, la commune a choisi de renforcer le pôle de vie du centre-ville avec un développement de l'habitat à proximité de la future gare, permettant ainsi à terme à plusieurs milliers de personnes supplémentaires de résider à proximité d'un pôle d'échange en transports en commun. »

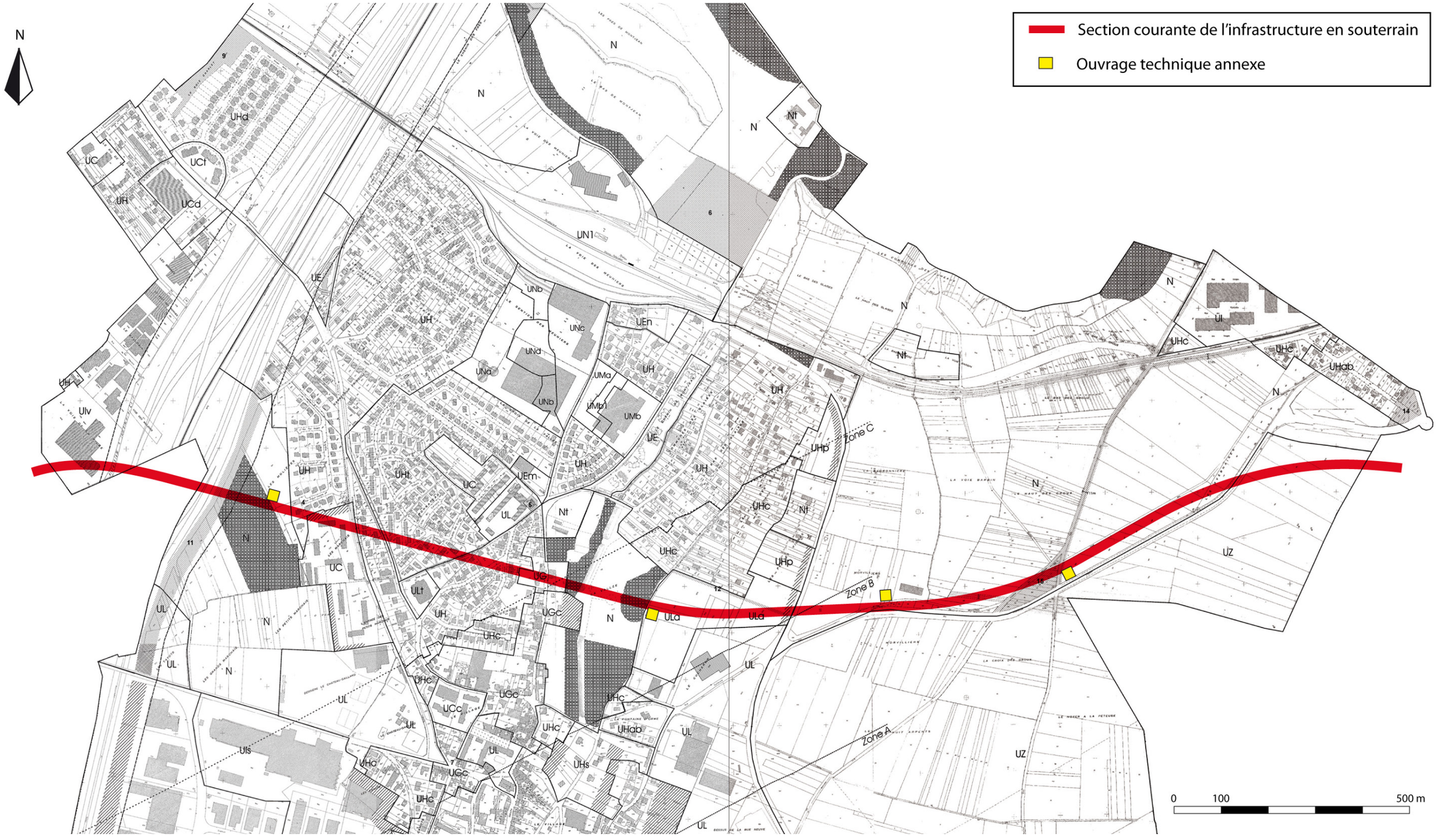
Bien qu'il ne cite pas expressément le réseau de transport public du Grand Paris, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

4.2.5 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

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

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

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE WISSOUS FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET



Nota : Document informatif sans valeur réglementaire (le plan présenté ne tient pas compte des différentes évolutions du PLU approuvées après la Modification 1)
Les éléments de projet figurés sur le plan sont des symboles ne donnant aucune indication de surface.

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

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

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

- **Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.**
- **L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :**
  - **De réduire un espace Boisé Classé sous les emprises d'un ouvrage technique annexe ;**
  - **De définir trois nouveaux emplacements réservés en zone naturelle N au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises des ouvrages techniques annexes.**
- **L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer les nouveaux emplacements réservés au bénéfice de la Société du Grand Paris.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions. **On soulignera tout particulièrement que l'analyse des dispositions réglementaires arrêtées par la pièce écrite du règlement d'urbanisme dans les différentes zones traversées par le futur réseau de transport public du Grand Paris montre qu'elles sont toutes compatibles avec les besoins du projet. Il n'est donc pas nécessaire de mettre cette pièce en compatibilité.**

4.3.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité

Les articles R. 151-27 et R. 151-28 du Code de l'Urbanisme relatif au règlement du Plan Local d'Urbanisme précisent que des règles particulières peuvent être applicables aux ***« Equipements d'intérêt collectif et services publics »*** intitulés dans le code en vigueur avant le 1er janvier 2016 ***« Constructions et Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif »*** (CINASPIC). Le projet et ses différentes composantes en font naturellement partie. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet du Grand Paris Express.

Quoi qu'il en soit, dans le cas où cette notion est définie dans un des documents du PLU (Rapport de présentation, Lexique, etc.), il est nécessaire de vérifier que le projet de Ligne 18 s'inscrit bien dans la définition proposée. Le PLU de WISSOUS ne donne pas de définition des CINASPIC, et ce même dans la partie 4 du règlement « *Définitions* ». Il accorde donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

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

> ***4.2 - LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS***
>
> ***Exposé des motifs des changements apportés***
>
> *Le **rapport de présentation** a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.*
>
> *Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10, 12 et 13 du règlement ont été analysés afin de vérifier qu'ils ne comportaient pas de dispositions pouvant interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ou imposer des règles incompatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport. L'analyse a montré la parfaite compatibilité des dispositions du règlement des zones avec les besoins du projet qui n'est donc pas modifié.*

4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

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

- L'Espace Boisé Classé situé en bordure de l'autoroute A 6 est réduit de 800 m^2 environ pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe ;
- Trois nouveaux emplacements réservés au bénéfice du Grand Paris sont définis sous les emprises des ouvrages techniques annexes situés en zone naturelle. **Ces emplacements réservés sont identifiés :**
  - N°17 d'une superficie totale d'environ 3 200 m^2 ;
  - N°18 d'une superficie totale d'environ 1 500 m^2 ;
  - N°19 d'une superficie totale d'environ 800 m^2.

4.3.4 Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet

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

5 Extraits des documents d’urbanisme de la commune

A1. Rapport de présentation
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d’urbanisme de la ville de Wissous

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2005
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 05 juillet 2012

- **Les emplacements réservés**

En application des articles L.123-1-8° et R.123-11 d) du code de l'urbanisme, des emplacements réservés pour voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts ont été inscrits dans le PLU.

Ces servitudes d'urbanisme particulières ont pour effet d'interdire toute construction ou aménagement dont la construction est différente de celle prévue pour l'emplacement réservé.

Les emplacements réservés sont délimités aux plans de zonage. La liste des emplacements réservés précise les caractéristiques des équipements projetés, ainsi que les bénéficiaires de chaque réserve.

Cette liste figure sur les plans de zonage (pièces n°5-1 à 5-4 du dossier de PLU) et dans la partie « modalités d'application du règlement » (pièce n°4 du dossier de PLU).

- **Les espaces boisés classés**

L'article L.130-1 du code de l'urbanisme offre la possibilité aux auteurs du PLU de classer les espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer.

Le PLU de Wissous délimite au plan de zonage des espaces boisés classés correspondant aux grandes unités boisées de la commune.

Dans ces espaces, les défrichements sont interdits et les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation préalable. En outre, seuls les aménagements et installations légères nécessaires à l'accueil du public peuvent être autorisées dès lors qu'ils ne compromettent pas le boisement.

Il est à noter que pour l'application de l'article 9 (emprise au sol des constructions) la totalité de la superficie du terrain est prise en compte, y compris la portion concernée par un espace boisé classé.

Les espaces boisés classés sont identifiés aux documents graphiques par une trame particulière. Les dispositions qui leurs sont applicables sont rappelées à l'article 13 du règlement.

- **L'application du Plan d'Exposition au Bruit**

Le Plan d'Exposition au Bruit de 1975 définit trois zones de bruit soumises à des nuisances sonores liées à l'emprise aéroportuaire d'Orly.

Ces limites de zones (A, B et C) sont reportées au plan de zonage et fixent les conditions d'occupation et d'utilisation du sol au sein de ces périmètres.

Dans les zones A et B, les contraintes en matière de construction sont les plus strictes et interdisent toute nouvelle construction à destination d'habitat. En zone C, les prescriptions sont plus souples et permettent l'habitat dés lors que l'accroissement de population engendré est mesuré.

Les limitations spécifiques à chaque zone sont explicitées de manière plus précise dans le document « modalités d'application du règlement » (pièce n°4 du dossier de PLU) et dans la pièce écrite des annexes (pièce n°6-1 du dossier).

A2.

Rapport de présentation
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d’urbanisme de la ville de Wissous

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2005
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 05 juillet 2012

- **Les emplacements réservés**

En application des articles L.123-1-8° et R.123-11 d) du code de l'urbanisme, des emplacements réservés pour voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts ont été inscrits dans le PLU.

Ces servitudes d'urbanisme particulières ont pour effet d'interdire toute construction ou aménagement dont la construction est différente de celle prévue pour l'emplacement réservé.

Les emplacements réservés sont délimités aux plans de zonage. La liste des emplacements réservés précise les caractéristiques des équipements projetés, ainsi que les bénéficiaires de chaque réserve.

Cette liste figure sur les plans de zonage (pièces n°5-1 à 5-4 du dossier de PLU) et dans la partie « modalités d'application du règlement » (pièce n°4 du dossier de PLU).

- **Les espaces boisés classés**

L'article L.130-1 du code de l'urbanisme offre la possibilité aux auteurs du PLU de classer les espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer.

Le PLU de Wissous délimite au plan de zonage des espaces boisés classés correspondant aux grandes unités boisées de la commune.

Dans ces espaces, les défrichements sont interdits et les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation préalable. En outre, seuls les aménagements et installations légères nécessaires à l'accueil du public peuvent être autorisées dès lors qu'ils ne compromettent pas le boisement.

Il est à noter que pour l'application de l'article 9 (emprise au sol des constructions) la totalité de la superficie du terrain est prise en compte, y compris la portion concernée par un espace boisé classé.

Les espaces boisés classés sont identifiés aux documents graphiques par une trame particulière. Les dispositions qui leurs sont applicables sont rappelées à l'article 13 du règlement.

- **L'application du Plan d'Exposition au Bruit**

Le Plan d'Exposition au Bruit de 1975 définit trois zones de bruit soumises à des nuisances sonores liées à l'emprise aéroportuaire d'Orly.

Ces limites de zones (A, B et C) sont reportées au plan de zonage et fixent les conditions d'occupation et d'utilisation du sol au sein de ces périmètres.

Dans les zones A et B, les contraintes en matière de construction sont les plus strictes et interdisent toute nouvelle construction à destination d'habitat. En zone C, les prescriptions sont plus souples et permettent l'habitat dés lors que l'accroissement de population engendré est mesuré.

Les limitations spécifiques à chaque zone sont explicitées de manière plus précise dans le document « modalités d'application du règlement » (pièce n°4 du dossier de PLU) et dans la pièce écrite des annexes (pièce n°6-1 du dossier).

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

Exposé des motifs des changements apportés

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

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

B1. Zonage et réservations
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d’urbanisme de la ville de Wissous

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2005
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 05 juillet 2012

N
UHd
UC
UCt
UH
UCd
UE
UH
UIv
UN1
N
Nt
UNb
UNc
UNd
UNa
UEn
UMa
UH
UMb1
UMb
UE
UH
UHt
UC
UEm
UL
Nt
UH
UHc
Nt
UHp
Zone C
UI
UHc
UHab
N
UZ
N
UC
ULt
UG
UGc
UH
UHc
UHp
ULa
ULa
Zone B
UL
UL
N
N
UL
UHc
UCc
UGc
UL
UHc
UHab
UHs
UL
UIs
UHc
UGc
UHc
UL
Zone A
UZ
0
100
500 m

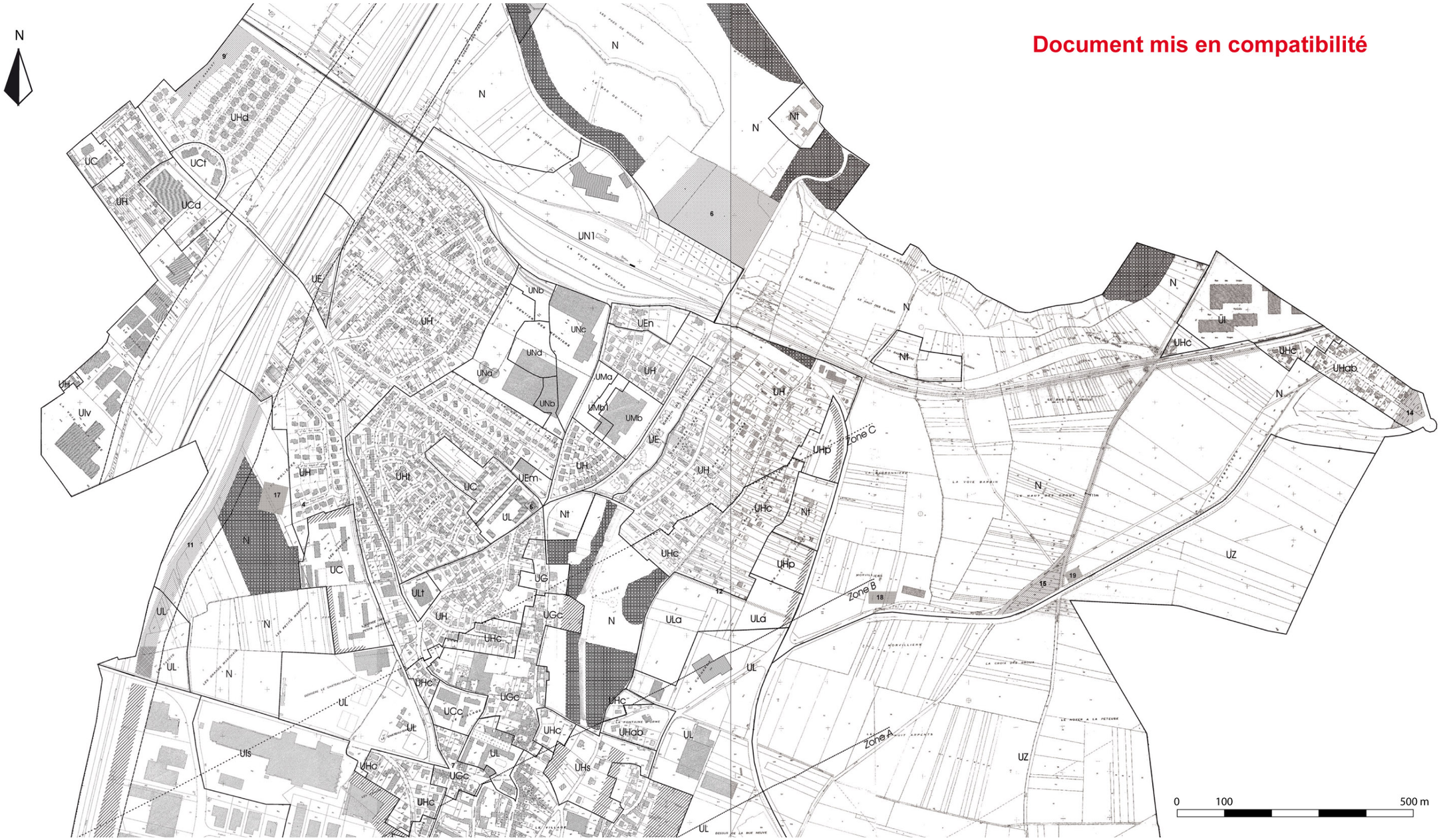
B2. Zonage et réservations
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d’urbanisme de la ville de Wissous

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2005
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 05 juillet 2012

Document mis en compatibilité



C1. Tableau des emplacements réservés
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Wissous

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2005
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 05 juillet 2012

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

C2. Tableau des emplacements réservés
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Wissous

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2005
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 05 juillet 2012

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

Document mis en compatibilité

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

www.societedugrandparis.fr