

NOUVEAU GRAND PARIS

**GRAND PARIS EXPRESS** LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC 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  
1.8

Mise en compatibilité des documents  
d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Villiers-le-Bâcle



# 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.....	11
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 Villiers-le-Bâcle .....	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 .....	25
4.2.3	Les contraintes réglementaires .....	25
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables .....	26
4.2.5	Les Orientations d'Aménagement et de Programmation.....	26
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné .....	28
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité .....	28
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet.....	28
4.3.3	Evolutions du plan de zonage induites par le projet .....	29
4.3.4	Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet .....	29
4.3.5	Evolutions du règlement induites par le projet .....	29

## 5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune 33

A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité
B1.	Extrait du règlement en vigueur
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité
C1.	Extrait du zonage en vigueur
C2.	Extrait du zonage mis en compatibilité
D1.	Extrait des emplacements réservés en vigueur
D2.	Extrait des emplacements réservés mis en compatibilité



## **1 Preambule**



**Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de VILLIERS-LE-BACLE, 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 1<sup>er</sup> 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 VILLIERS-LE-BACLE 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 VILLIERS-LE-BACLE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 mai 2006.**

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

Le contenu du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de VILLIERS-LE-BACLE est régi par les articles L. 151-1 à L. 151-3 du Code de l'Urbanisme entré en vigueur le 1<sup>er</sup> 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.

*Nota : Une révision est en cours d'élaboration. Ce document a été prescrit le 9 octobre 2014.*

La ville de VILLIERS-LE-BACLE 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<sup>1</sup>, 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 VILLIERS-LE-BACLE. **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 VILLIERS-LE-BACLE. 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.

<sup>1</sup> 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 - 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 VILLIERS-LE-BACLE 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 VILLIERS-LE-BACLE.

#### 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 VILLIERS-LE-BACLE 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.

## 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.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.
- Deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage. Elle fait également apparaître les éléments figurant sur le document graphique éventuellement impactés pour les besoins du projet.
- Deux **listes des emplacements réservés** : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître les évolutions de surface des emplacements réservés impactés par le projet.

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

## 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 1<sup>er</sup> 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.

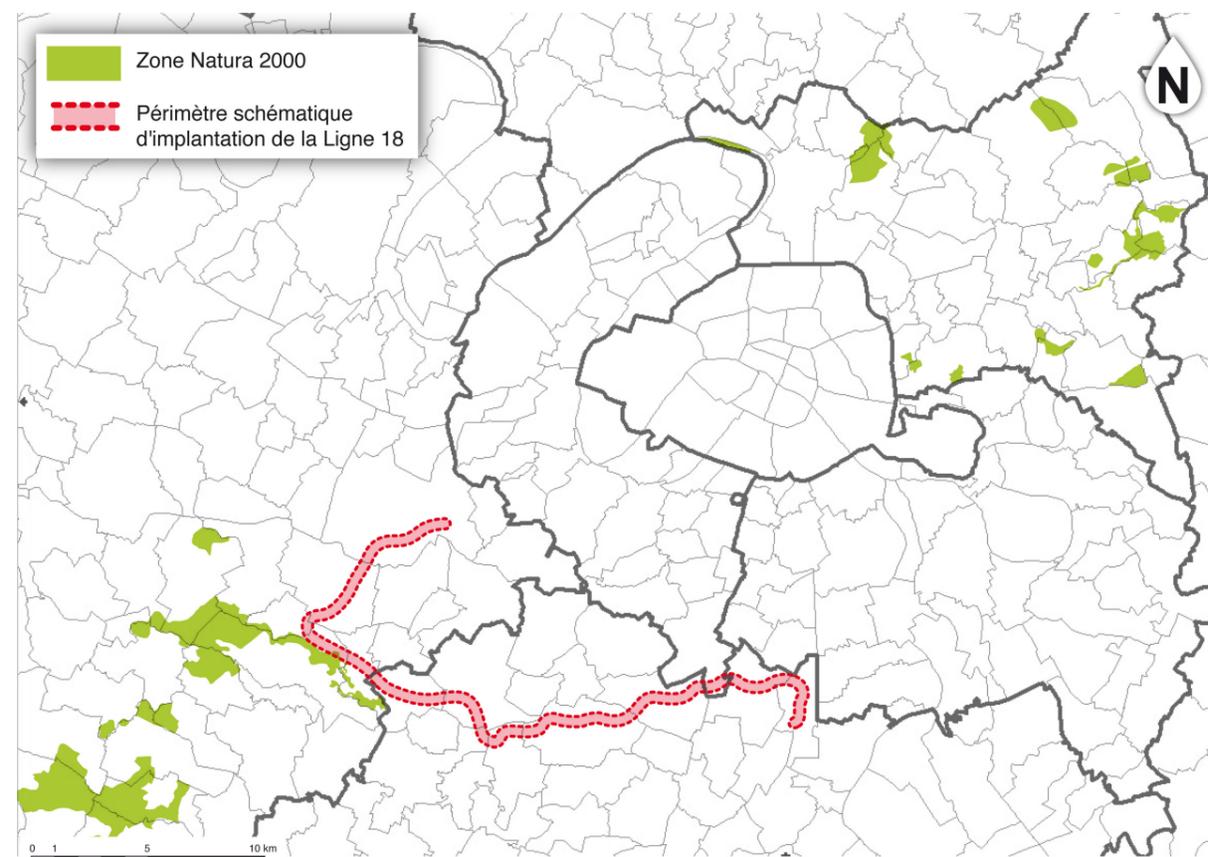
La commune de VILLIERS-LE-BACLE ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

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 se trouve en limite communale de VILLIERS-LE-BACLE. 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 VILLIERS-LE-BACLE n'accroît 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 VILLIERS-LE-BACLE 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 pour permettre la section courante de l'infrastructure en aérien porte sur des adaptations du règlement permettant la réalisation de la section courante de l'infrastructure en aérien dans la zone A (art. 1 et 2), et notamment en zone *non aedificandi* aux abords du CEA.

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 VILLIERS-LE-BACLE 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

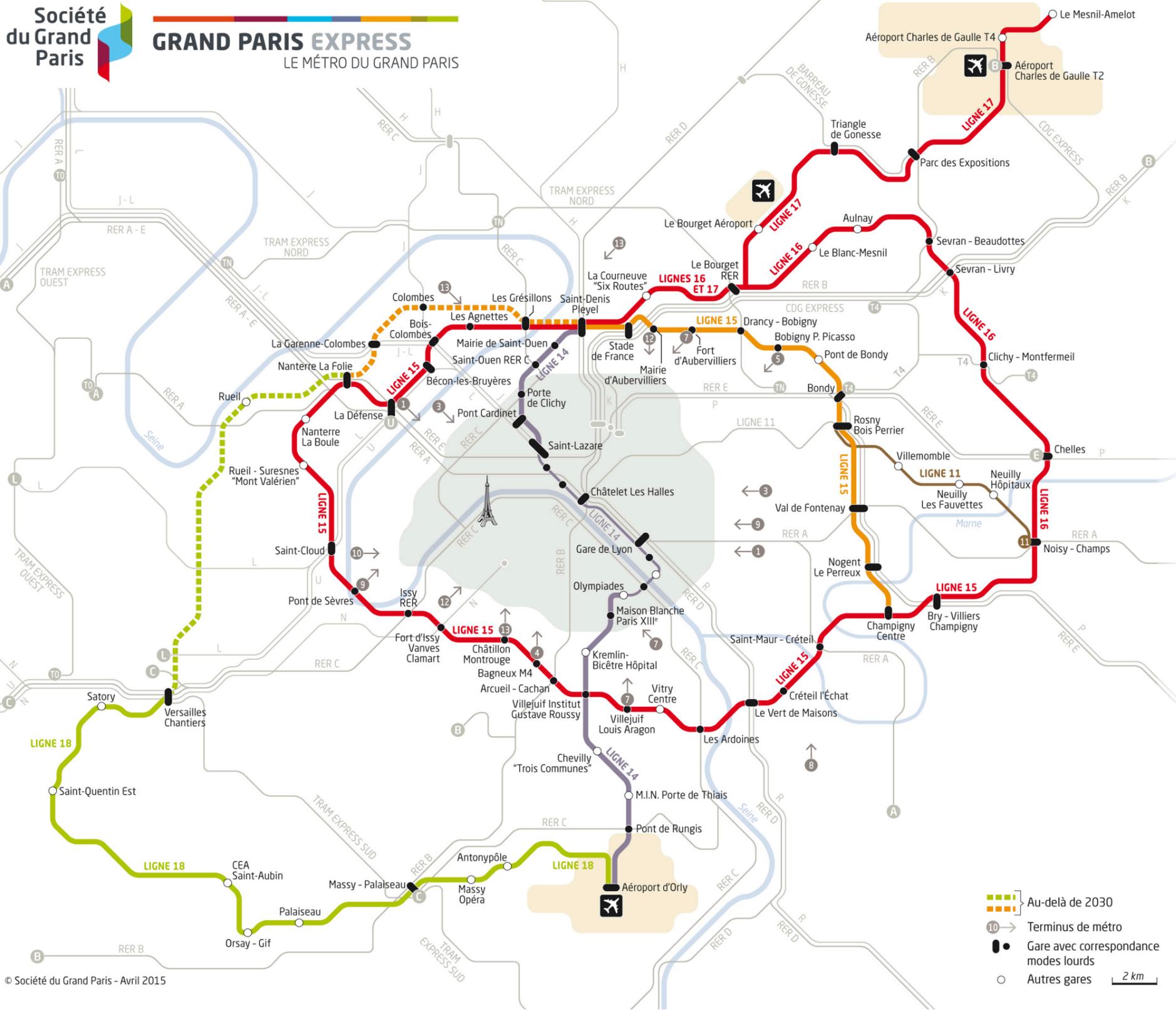
Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

- 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
Antony-pôle
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'Énergie Atomique et aux Énergies 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.

## PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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<sup>2</sup> en cas de circulation possible, 20 m<sup>2</sup> 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<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup> 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'École 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 Villiers-le-Bâcle

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de VILLIERS-LE-BACLÉ uniquement en surface d'Est en Ouest, en longeant presque constamment la RD 36, et sur une longueur d'environ **3,5 km**.



## **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 VILLIERS-LE-BACLE 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 VILLIERS-LE-BACLE uniquement en surface sur une longueur totale d'environ **3,5 km**.

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

#### 4.2.1.1 Le secteur UF1 de la zone UF

La seule zone urbaine traversée est la zone UF, uniquement concernée ici pour son secteur UF1, de manière très ponctuelle, en limite Est de la commune.

Selon le règlement d'urbanisme, la zone UF correspond aux « **secteurs d'implantation d'activités économiques** à caractère industriel, artisanal, tertiaire-bureaux, commercial et de services.

Elle comporte trois secteurs :

- **Un secteur UF1 correspondant aux installations économiques du CEA et d'EDF en limite de la commune de Saclay. (...) »**

#### 4.2.1.2 La zone A

La zone A est concernée uniquement par le tracé en surface, suivant la RD 36 (route de Châteaufort).

Le règlement d'urbanisme précise que la zone A correspond aux « **grands espaces agricoles du Plateau** ».

### 4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure en viaduc traverse, en zone A, une **zone non aedificandi liée à la proximité du CEA**.

En application du Code de l'Urbanisme, le réseau de transport public du Grand Paris n'est pas concerné par cette servitude en tant que « réseau d'intérêt public ». **Le projet portant uniquement sur la création d'un ouvrage d'infrastructure terrestre (viaduc), celui-ci est donc ainsi conforme aux prescriptions d'urbanisme liées aux activités nucléaires du CEA, qui interdisent la création d'établissements recevant du public.**

L'infrastructure en surface traverse l'emplacement réservé n°7 « *Aménagement d'une infrastructure multimodale – Requalification de la RD36* » au bénéfice du Département.\*

### 4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Canalisation de Gaz Haute Pression ;
- EDF Ligne Haute Tension ;
- EDF Ligne Haute Tension Souterraine ;
- Centre radioélectrique.

Pour l'ensemble de l'infrastructure courante en viaduc, les 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.**

\* Les emplacements réservés ont été modifiés suite à la réception des documents en vigueur lors de la Réunion d'Examen Conjoint.

## PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

- Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres : RD 36 ;
- Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Toussus-le-Noble ;
- Des espaces naturels acquis par le Conseil Départemental de l'Essonne au titre des Espaces Naturels Sensibles (ENS) ;
- Des espaces de la Zone de protection naturelle, agricole et forestière consacrés à l'activité agricole (ZNAF du Plateau de Saclay).
- 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

**L'orientation n°2 « PRESERVER ET METTRE EN VALEUR LE CADRE DE VIE COMMUNAL » du PADD** évoque dans l'objectif 2.3. « Réduire les nuisances de la circulation routière et liaisonner les circulations » :

- « 1. Requalifier les espaces publics du centre-village.
2. Aménager et sécuriser les principaux accès automobiles.
3. Aménager un dispositif anti bruit en bordure de la RD 36.
4. Mise en place d'un maillage « circulations douces » intégrant sentiers et allées cavalières. »

Ces objectifs sont conformes avec le réseau de transport public du Grand Paris, qui ne dessert pas directement la commune.

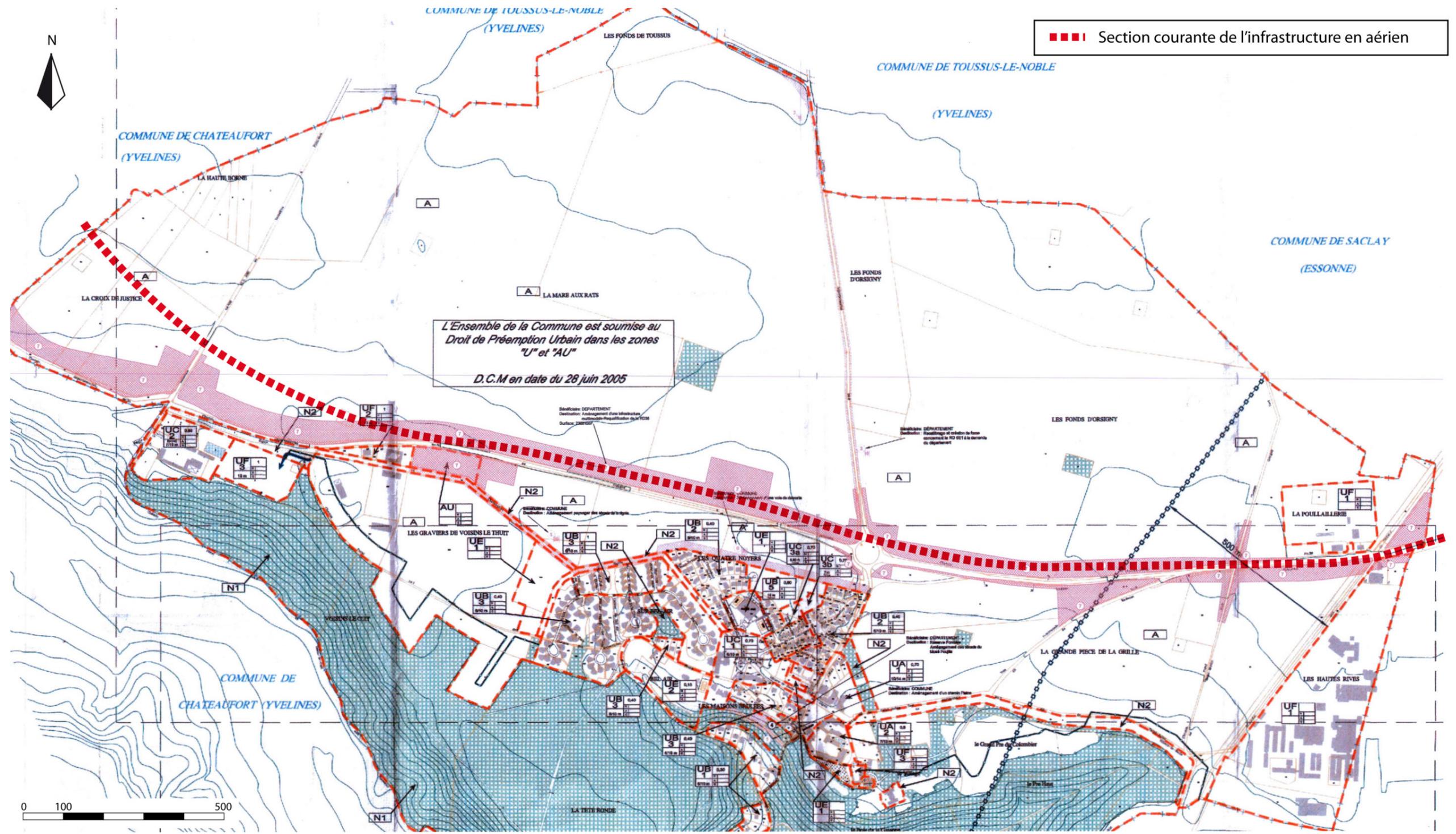
**Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de VILLIERS-LE-BACLE qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.**

### 4.2.5 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

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

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

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE VILLIERS-LE-BACLE  
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



Nota : Document informatif sans valeur réglementaire (le plan présenté ne tient pas compte de la mise en compatibilité du PLU approuvée le 14 juin 2011)  
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 VILLIERS-LE-BACLE 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.**
- **Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.**
- **L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :** \*
  - **De réduire l'emplacement réservé n°7 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.**
  - **De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

#### 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 1<sup>er</sup> 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 VILLIERS-LE-BACLE ne donne pas de définition des CINASPIC. Il accorde donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

\* Les emplacements réservés ont été modifiés suite à la réception des documents en vigueur lors de la Réunion d'Examen Conjoint.

#### 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 de la « PARTIE 4 – EXPLICATIONS DES CHOIX RETENUS » :

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

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

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

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

#### 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 : \*

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

#### 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 le nouvel emplacement réservé n°8 au bénéfice de la Société du Grand Paris en lien avec la modification du plan de zonage.** \*

\* Les emplacements réservés ont été modifiés suite à la réception des documents en vigueur lors de la Réunion d'Examen Conjoint.

#### 4.3.5 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Compte tenu des caractéristiques propres du projet rappelées ci-dessus et de la rédaction du règlement des PLU en vigueur, les évolutions pourront toucher les articles suivants :

- Dans les annexes du règlement (recommandations) : l'alinéa 8 « Clôtures ».
- L'article 1 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
- L'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ».
- **La commune de VILLIERS-LE-BACLE n'est traversée que par** des sections du tracé en surface (viaduc, tranchée ouverte et/ou au sol), **par conséquent d'autres articles du règlement** pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet. Ces évolutions ne seront, bien sûr, proposées que lorsque ces différents éléments du projet seront soumis au régime des autorisations d'urbanisme :
  - L'article 4 « Réseaux divers ».
  - L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
  - L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
  - L'article 9 « Emprise au sol ».
  - L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
  - L'article 11 « Aspect extérieur des constructions ».
  - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».

Les articles des zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir.

Les éventuels besoins d'évolution des articles (6, 7, 9 et 13) sont liés à la même problématique : **celle des terrains d'assiette des composantes au niveau du sol du réseau de transport public du Grand Paris, que sont les émergences des gares et les ouvrages techniques annexes.**

En effet, pour ceux-ci, la Société du Grand Paris se propose de **n'acquérir que les emprises strictement nécessaires à leur implantation, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.** Ce choix est guidé par le souci d'impacter le moins possible le foncier public ou privé.

Les évolutions éventuelles de ces articles auront donc pour objet d'autoriser ce mode d'implantation.

Le tableau aux pages suivantes décrit les évolutions du règlement de la commune de VILLIERS-LE-BACLE (les compléments sont indiqués en rouge et soulignés).

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>	
<p>Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> » (aucune mention dans l'annexe 2 du règlement : « <i>définitions</i> »).</p> <p><b>Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</b></p>	/
<b>Annexe du règlement du PLU - Recommandations</b>	
<p><b>L'alinéa 8 « Clôtures »</b> indique notamment :</p> <p>« <i>Les clôtures sur voie doivent s'inspirer des clôtures traditionnelles.</i></p> <p><i>Types de clôtures autorisés :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- murs en pierre,</li> <li>- clôtures en haies végétales,</li> <li>- murs bahuts surmontés de grilles fer forgé ou d'éléments à claire-voie dans les proportions de 1/3 plein - 2/3 à claire-voie.</li> </ul> <p><i>La hauteur maximale des clôtures opaques sur rue est fixée à 1,20 mètres. »</i></p> <p>Cette annexe du règlement ne propose que des recommandations qui ne sont pas réglementairement opposables. Toutefois, les règles fixées pour les clôtures seront respectées dans le cadre du projet de réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b></p>	/
<b>Zone UF, secteur UF1</b>	
<p><b>Les articles UF 1, 2 4, 6, 7, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet.</b> La zone UF n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<b>Zone A</b>	
<p><b>Les articles A 4, 6, 7, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p><b>L'article A 1</b> interdit :</p> <p>« - les lotissements de toute nature et les groupes d'habitations non nécessaires et non directement liées aux besoins des exploitations agricoles,</p> <p>- les constructions à usage de commerces, de bureaux et de services non liées à l'exploitation agricole,</p> <p>- les constructions destinées à abriter des installations industrielles ou artisanales, non directement liées à l'agriculture,</p> <p>- les terrains de camping et de caravaning soumis à autorisation,</p> <p>- le stationnement isolé des caravanes,</p> <p>- dans le secteur non aedificandi de 500 m. aux abords du CEA, les constructions et installations de toute nature. »</p> <p>Il convient de vérifier si les occupations et utilisations des sols interdites dans l'article A 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris, au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p>Le présent article ne les interdit pas.</p> <p>Toutefois, le secteur <i>non aedificandi</i> aux abords du CEA qui est traversé par le futur tracé en viaduc est quant à lui strictement inconstructible.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>L'article A 1 est complété de la manière suivante :</b></p> <p>« - dans le secteur non aedificandi de 500 m. aux abords du CEA, les constructions et installations de toute nature, <u>hormis les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>

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



## **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 Villiers-le-Bâcle**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 mai 2006  
Modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 18 décembre 2007  
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 14 juin 2011 (RD 36)*

Ancien Zonage POS	Nouveau Zonage P.L.U.	Justification du nouveau zonage Dans le P.L.U.	Ancien corps de règles P.O.S.	Nouveau corps de règles P.L.U.	Justification du Règlement
NC	A	Adoption des normes PLU	Zone naturelle destinée aux activités agricoles.	Idem Suppression de tous les secteurs	
NB	-	Suppression au bénéfice de zones urbanisables	Espace rural parsemé de constructions existantes. NBa NBb NBc	→ UB → UD → UC2	
ND	N	Adoption des normes PLU	Zone naturelle à protéger.	Idem	

**A2.**

**Rapport de présentation  
Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Villiers-le-Bâcle**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 mai 2006  
Modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 18 décembre 2007  
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 14 juin 2011 (RD 36)*

Ancien Zonage POS	Nouveau Zonage P.L.U.	Justification du nouveau zonage Dans le P.L.U.	Ancien corps de règles P.O.S.	Nouveau corps de règles P.L.U.	Justification du Règlement
NC	A	Adoption des normes PLU	Zone naturelle destinée aux activités agricoles.	Idem Suppression de tous les secteurs	
NB	-	Suppression au bénéfice de zones urbanisables	Espace rural parsemé de constructions existantes. NBa NBb NBc	→ UB → UD → UC2	
ND	N	Adoption des normes PLU	Zone naturelle à protéger.	Idem	

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

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

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

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

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



**B1.**

**Règlement d'urbanisme  
Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Villiers-le-Bâcle**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 mai 2006  
Modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 18 décembre 2007  
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 14 juin 2011 (RD 36)*

## TITRE IV

### CHAPITRE I. DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE A

#### CARACTÈRE ET VOCATION DE LA ZONE

Cette zone correspond aux grands espaces agricoles du Plateau.

Elle a vocation à être particulièrement protégée en raison du potentiel agronomique et économique des terres agricoles.

#### ARTICLE A. 1 - Occupations et utilisations du sol interdites

- les lotissements de toute nature et les groupes d'habitations non nécessaires et non directement liées aux besoins des exploitations agricoles,
- les constructions à usage de commerces, de bureaux et de services non liées à l'exploitation agricole,
- les constructions destinées à abriter des installations industrielles ou artisanales, non directement liées à l'agriculture,
- les terrains de camping et de caravaning soumis à autorisation,
- le stationnement isolé des caravanes,
- dans le secteur non aedificandi de 500 m. aux abords du CEA, les constructions et installations de toute nature.

#### ARTICLE A. 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

1. Sont admis, sous réserve de ne pas porter atteinte à l'exploitation agricole :

- les constructions, notamment d'habitation, à condition qu'elles soient nécessaires à la gestion des exploitations agricoles d'une superficie au moins égale à la moitié de la surface minimale d'installation définie par arrêté préfectoral du 21 novembre 2001.
- Les installations agricoles génératrices de nuisances à condition qu'elles soient implantées conformément aux exigences de la réglementation (législation sur les installations classées et règlement sanitaire départemental).

1. Dans les secteurs soumis au Plan d'Exposition au Bruit (PEB), les constructions à usage d'habitation doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique selon les règles en vigueur Sont autorisés :

- les établissements agricoles et para-agricoles,
- les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour l'entretien et le gardiennage des établissements.

3. Les équipements collectifs et les locaux techniques (type Électricité - Gaz, Télécom...), les locaux poubelles, à condition qu'ils s'intègrent de manière satisfaisante au paysage urbain et naturel, ainsi qu'à l'environnement.

4. L'aménagement ou l'amélioration des habitations existantes, à condition que les travaux n'aient pas pour effet d'augmenter le nombre de logements existants ; en tout état de cause, l'extension des bâtiments ne devra pas avoir pour conséquence d'augmenter l'emprise au sol du bâtiment de plus de 30 m<sup>2</sup>.

5. L'implantation des bâtiments ou ouvrages de faible importance réalisés par une collectivité publique ou son concessionnaire, ou par un service public, à condition qu'ils soient d'intérêt général (transformateurs, toilettes, cabines téléphoniques, abris à voyageurs, ...).

6. Dans la zone non aedificandi de 500 m aux abords du CEA, les installations techniques liées aux bassins de rétention des eaux pluviales.

7. A l'intérieur d'un site classé, en application de la loi du 2 Mai 1930, l'inconstructibilité est la règle. Toutefois, il se peut que des constructions préexistent au classement du site, leur confortation, leur extension, ou leur reconstruction en cas de sinistre, sont autorisées sous réserve de l'accord du Ministre chargé des sites ou de son délégué.

8. Les voiries ainsi que les équipements superstructures et d'infrastructures d'intérêt général.

#### ARTICLE A. 3 - Accès et voirie

##### I - Accès :

Pour être constructible, une unité foncière doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fond voisin en application de l'article 682 du Code Civil.

Les accès doivent satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

##### II - Voirie :

La création de voies publiques ou privées communes, ouvertes à la circulation automobile, est soumise aux conditions suivantes :

- Sauf indication contraire portée au document graphique, l'emprise des voies doit être de 8 m minimum.

- Toutefois, lorsqu'une voie n'excède pas 50 m, cette largeur peut être ramenée à 5 m si elle dessert au plus 5 logements et à 3,5 m si elle n'en dessert qu'un seul.

- Des adaptations pourront être accordées afin d'éviter l'abattage des arbres.

- Les accès sur les voies publiques doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale.

- En l'absence d'aménagement adapté, l'ouverture d'une voie à la circulation automobile peut être refusée lorsque son raccordement à la voirie existante peut constituer un danger pour la circulation.

- Les voies en impasse desservant plusieurs unités foncières doivent être aménagées pour permettre un demi tour.

**ARTICLE A. 4 - Desserte par les réseaux****I. Eau potable :**

Toute construction devra être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable par une conduite aux caractéristiques suffisantes et munie d'un dispositif anti-retour.

**II. Assainissement eaux usées :**

Toute construction ou installation nouvelle devra être raccordée au réseau collectif d'assainissement, lorsqu'il existe. Les dispositions du règlement d'assainissement du SIAHVY devront être strictement respectées.

L'évacuation des eaux, autres que domestiques, dans le réseau d'eaux usées pourra être autorisée sous réserve qu'une autorisation de rejet soit établie par la Commune ou le gestionnaire du réseau. Ces eaux devront, suivant leur nature, faire l'objet d'un pré traitement avant leur rejet dans le réseau.

Le déversement des eaux usées dans les rivières, fossés ou réseaux d'eaux pluviales, sera interdit.

**Cas particulier :**

Dans les zones d'assainissement non collectif, les constructions devront donc disposer d'un système d'assainissement non collectif effectuant la collecte, le pré-traitement, l'épuration, l'infiltration ou le rejet des eaux usées domestiques selon les prescriptions techniques que l'arrêté n° 96.50184 du 6 Mai 1996. Les équipements correspondants devront figurer sur le plan masse du dossier de demande de permis de construire. Préalablement à la délivrance du certificat de conformité, un contrôle de la réalisation des dispositifs d'assainissement prévus doit intervenir. En conséquence, le titulaire d'un permis de construire devra solliciter auprès de la Commune ce contrôle avant remblaiement.

**III. Eaux pluviales :**

En cas de raccordement au collecteur d'eaux pluviales, s'il existe, les aménagements réalisés sur le terrain devront garantir l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau, dans le respect des normes de rejets qualitatives et quantitatives fixées par le SIAHVY.

Les eaux pluviales ne devront pas être rejetées dans le réseau public d'assainissement d'eaux usées, lorsqu'il existe.

Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale, doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de l'activité et assurant une protection efficace du milieu naturel.

La limitation des débits de pointe des eaux pluviales générées par l'imperméabilisation nouvelle de l'urbanisation est fixée à 1,2 litres par seconde et par hectare pour toute superficie imperméabilisée égale ou supérieure à 350 m<sup>2</sup>.

Les dispositions permettant le stockage et la réutilisation de l'eau à la parcelle sont conseillées.

**IV. Électricité - Téléphone - Télévision :**

Les réseaux d'électricité et de téléphone devront être réalisés en souterrain, chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent.

Les câbleries devront être insérées à l'intérieur des constructions et tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunication en terrain privé. Ces ouvrages comprennent les conduites en souterrain entre les constructions et leur point de raccordement avec le réseau public, situé en

limite de propriété.

**ARTICLE A. 5 - Superficie minimale des terrains constructibles**

Non réglementée

**ARTICLE A. 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

- Sauf indications spéciales portées aux documents graphiques, les constructions devront être édifiées en retrait minimal de 15 m par rapport à l'axe médian des voies.

- En bordure de la RD 36, les constructions devront être en retrait minimal de 10 m par rapport à l'alignement.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux cas particuliers suivants :

- les bâtiments reconstruits après sinistre ayant eu lieu depuis moins de 5 ans
- les équipements publics d'infrastructure et de superstructure
- les locaux techniques de type EDF, GDF, Télécom,...
- les locaux poubelles

**ARTICLE A. 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

En l'absence d'indications particulières fixées aux documents graphiques, les constructions devront être implantées en retrait de 8 m, au minimum, par rapport aux limites séparatives.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux cas particuliers suivants :

- les bâtiments reconstruits après sinistre ayant eu lieu depuis moins de 5 ans
- les équipements publics d'infrastructure et de superstructure
- les locaux techniques de type EDF, GDF, Télécom,...
- les locaux poubelles

**ARTICLE A. 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

- Les constructions non contiguës devront être implantées les unes par rapport aux autres, en retrait de 5 m, au minimum.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux cas particuliers suivants :

- les bâtiments reconstruits après sinistre ayant eu lieu depuis moins de 5 ans
- les équipements publics d'infrastructure et de superstructure
- les locaux techniques de type EDF, GDF, Télécom,...
- les locaux poubelles

**ARTICLE A. 9 - Emprise au sol des constructions**

Non réglementée

**ARTICLE A. 10 - Hauteur maximale des constructions**

Non réglementée

**ARTICLE A. 11 - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords**

Par leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol ne devront pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, au site et au paysage.

**ARTICLE A.12 - Stationnement**

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions ou exploitations, devra être assuré en dehors des voies publiques.

**ARTICLE A. 13 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations**

Les terrains indiqués aux documents graphiques par le tramage Espaces Boisés Classés, correspondent à des espaces boisés qu'il convient de conserver, de protéger ou de créer, en application des dispositions de l'article L 130-1 du Code de l'Urbanisme.

Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue par les articles L.311-1 et suivants, L.312-1 et suivants du Code Forestier.

Sauf application des dispositions de l'article L 130-2 du Code de l'Urbanisme, ces terrains sont inconstructibles.

**ARTICLE A. 14 - Coefficient d'Occupation des Sols**

Il n'est pas fixé de COS pour la zone A, la constructibilité résultant de l'application des autres articles du corps de règles.

**B2.**

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



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Villiers-le-Bâcle**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 mai 2006*  
*Modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 18 décembre 2007*  
*Document mis en compatibilité suite à la DUP du 14 juin 2011 (RD 36)*

## TITRE IV

**CHAPITRE I. DISPOSITIONS APPLICABLES  
À LA ZONE A**

**CARACTÈRE ET VOCATION DE LA ZONE**

Cette zone correspond aux grands espaces agricoles du Plateau.

Elle a vocation à être particulièrement protégée en raison du potentiel agronomique et économique des terres agricoles.

**ARTICLE A. 1 - Occupations et utilisations du sol interdites**

- les lotissements de toute nature et les groupes d'habitations non nécessaires et non directement liées aux besoins des exploitations agricoles,
- les constructions à usage de commerces, de bureaux et de services non liées à l'exploitation agricole,
- les constructions destinées à abriter des installations industrielles ou artisanales, non directement liées à l'agriculture,
- les terrains de camping et de caravaning soumis à autorisation,
- le stationnement isolé des caravanes,
- dans le secteur non aedificandi de 500 m. aux abords du CEA, les constructions et installations de toute nature, **hormis les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.**

**ARTICLE A. 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

1. Sont admis, sous réserve de ne pas porter atteinte à l'exploitation agricole :

- les constructions, notamment d'habitation, à condition qu'elles soient nécessaires à la gestion des exploitations agricoles d'une superficie au moins égale à la moitié de la surface minimale d'installation définie par arrêté préfectoral du 21 novembre 2001.
- Les installations agricoles génératrices de nuisances à condition qu'elles soient implantées conformément aux exigences de la réglementation (législation sur les installations classées et règlement sanitaire départemental).

1. Dans les secteurs soumis au Plan d'Exposition au Bruit (PEB), les constructions à usage d'habitation doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique selon les règles en vigueur Sont autorisés :

- les établissements agricoles et para-agricoles,
- les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour l'entretien et le gardiennage des établissements.

3. Les équipements collectifs et les locaux techniques (type Électricité - Gaz, Télécom...), les locaux poubelles, à condition qu'ils s'intègrent de manière satisfaisante au paysage urbain et naturel, ainsi qu'à l'environnement.

4. L'aménagement ou l'amélioration des habitations existantes, à condition que les travaux n'aient pas pour effet d'augmenter le nombre de logements existants ; en tout état de cause, l'extension des bâtiments ne devra pas avoir pour conséquence d'augmenter l'emprise au sol du bâtiment de plus de 30 m<sup>2</sup>.

5. L'implantation des bâtiments ou ouvrages de faible importance réalisés par une collectivité publique ou son concessionnaire, ou par un service public, à condition qu'ils soient d'intérêt général (transformateurs, toilettes, cabines téléphoniques, abris à voyageurs, ...).

**6. Dans la zone non aedificandi de 500 m aux abords du CEA, les installations techniques liées aux bassins de rétention des eaux pluviales ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.**

7. A l'intérieur d'un site classé, en application de la loi du 2 Mai 1930, l'inconstructibilité est la règle. Toutefois, il se peut que des constructions préexistent au classement du site, leur confortation, leur extension, ou leur reconstruction en cas de sinistre, sont autorisées sous réserve de l'accord du Ministre chargé des sites ou de son délégué.

8. Les voiries ainsi que les équipements superstructures et d'infrastructures d'intérêt général.

**ARTICLE A. 3 - Accès et voirie****I - Accès :**

Pour être constructible, une unité foncière doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fond voisin en application de l'article 682 du Code Civil.

Les accès doivent satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

**II - Voirie :**

La création de voies publiques ou privées communes, ouvertes à la circulation automobile, est soumise aux conditions suivantes :

- Sauf indication contraire portée au document graphique, l'emprise des voies doit être de 8 m minimum.

- Toutefois, lorsqu'une voie n'excède pas 50 m, cette largeur peut être ramenée à 5 m si elle dessert au plus 5 logements et à 3,5 m si elle n'en dessert qu'un seul.

- Des adaptations pourront être accordées afin d'éviter l'abattage des arbres.

- Les accès sur les voies publiques doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale.

- En l'absence d'aménagement adapté, l'ouverture d'une voie à la circulation automobile peut être refusée lorsque son raccordement à la voirie existante peut constituer un danger pour la circulation.

- Les voies en impasse desservant plusieurs unités foncières doivent être aménagées pour permettre un demi tour.

**ARTICLE A. 4 - Desserte par les réseaux****I. Eau potable :**

Toute construction devra être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable par une conduite aux caractéristiques suffisantes et munie d'un dispositif anti-retour.

**II. Assainissement eaux usées :**

Toute construction ou installation nouvelle devra être raccordée au réseau collectif d'assainissement, lorsqu'il existe. Les dispositions du règlement d'assainissement du SIAHVY devront être strictement respectées.

L'évacuation des eaux, autres que domestiques, dans le réseau d'eaux usées pourra être autorisée sous réserve qu'une autorisation de rejet soit établie par la Commune ou le gestionnaire du réseau. Ces eaux devront, suivant leur nature, faire l'objet d'un pré traitement avant leur rejet dans le réseau.

Le déversement des eaux usées dans les rivières, fossés ou réseaux d'eaux pluviales, sera interdit.

**Cas particulier :**

Dans les zones d'assainissement non collectif, les constructions devront donc disposer d'un système d'assainissement non collectif effectuant la collecte, le pré-traitement, l'épuration, l'infiltration ou le rejet des eaux usées domestiques selon les prescriptions techniques que l'arrêté n° 96.50184 du 6 Mai 1996. Les équipements correspondants devront figurer sur le plan masse du dossier de demande de permis de construire. Préalablement à la délivrance du certificat de conformité, un contrôle de la réalisation des dispositifs d'assainissement prévus doit intervenir. En conséquence, le titulaire d'un permis de construire devra solliciter auprès de la Commune ce contrôle avant remblaiement.

**III. Eaux pluviales :**

En cas de raccordement au collecteur d'eaux pluviales, s'il existe, les aménagements réalisés sur le terrain devront garantir l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau, dans le respect des normes de rejets qualitatives et quantitatives fixées par le SIAHVY.

Les eaux pluviales ne devront pas être rejetées dans le réseau public d'assainissement d'eaux usées, lorsqu'il existe.

Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale, doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de l'activité et assurant une protection efficace du milieu naturel.

La limitation des débits de pointe des eaux pluviales générées par l'imperméabilisation nouvelle de l'urbanisation est fixée à 1,2 litres par seconde et par hectare pour toute superficie imperméabilisée égale ou supérieure à 350 m<sup>2</sup>.

Les dispositions permettant le stockage et la réutilisation de l'eau à la parcelle sont conseillées.

**IV. Électricité - Téléphone - Télévision :**

Les réseaux d'électricité et de téléphone devront être réalisés en souterrain, chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent.

Les câbleries devront être insérées à l'intérieur des constructions et tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunication en terrain privé. Ces ouvrages comprennent les conduites en souterrain entre les constructions et leur point de raccordement avec le réseau public, situé en

limite de propriété.

**ARTICLE A. 5 - Superficie minimale des terrains constructibles**

Non réglementée

**ARTICLE A. 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

- Sauf indications spéciales portées aux documents graphiques, les constructions devront être édifiées en retrait minimal de 15 m par rapport à l'axe médian des voies.

- En bordure de la RD 36, les constructions devront être en retrait minimal de 10 m par rapport à l'alignement.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux cas particuliers suivants :

- les bâtiments reconstruits après sinistre ayant eu lieu depuis moins de 5 ans
- les équipements publics d'infrastructure et de superstructure
- les locaux techniques de type EDF, GDF, Télécom,...
- les locaux poubelles

**ARTICLE A. 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

En l'absence d'indications particulières fixées aux documents graphiques, les constructions devront être implantées en retrait de 8 m, au minimum, par rapport aux limites séparatives.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux cas particuliers suivants :

- les bâtiments reconstruits après sinistre ayant eu lieu depuis moins de 5 ans
- les équipements publics d'infrastructure et de superstructure
- les locaux techniques de type EDF, GDF, Télécom,...
- les locaux poubelles

**ARTICLE A. 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

- Les constructions non contiguës devront être implantées les unes par rapport aux autres, en retrait de 5 m, au minimum.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux cas particuliers suivants :

- les bâtiments reconstruits après sinistre ayant eu lieu depuis moins de 5 ans
- les équipements publics d'infrastructure et de superstructure
- les locaux techniques de type EDF, GDF, Télécom,...
- les locaux poubelles

**ARTICLE A. 9 - Emprise au sol des constructions**

Non réglementée

**ARTICLE A. 10 - Hauteur maximale des constructions**

Non réglementée

**ARTICLE A. 11 - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords**

Par leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol ne devront pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, au site et au paysage.

**ARTICLE A.12 - Stationnement**

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions ou exploitations, devra être assuré en dehors des voies publiques.

**ARTICLE A. 13 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations**

Les terrains indiqués aux documents graphiques par le tramage Espaces Boisés Classés, correspondent à des espaces boisés qu'il convient de conserver, de protéger ou de créer, en application des dispositions de l'article L 130-1 du Code de l'Urbanisme.

Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue par les articles L.311-1 et suivants, L.312-1 et suivants du Code Forestier.

Sauf application des dispositions de l'article L 130-2 du Code de l'Urbanisme, ces terrains sont inconstructibles.

**ARTICLE A. 14 - Coefficient d'Occupation des Sols**

Il n'est pas fixé de COS pour la zone A, la constructibilité résultant de l'application des autres articles du corps de règles.

**C1.**

**Zonage**

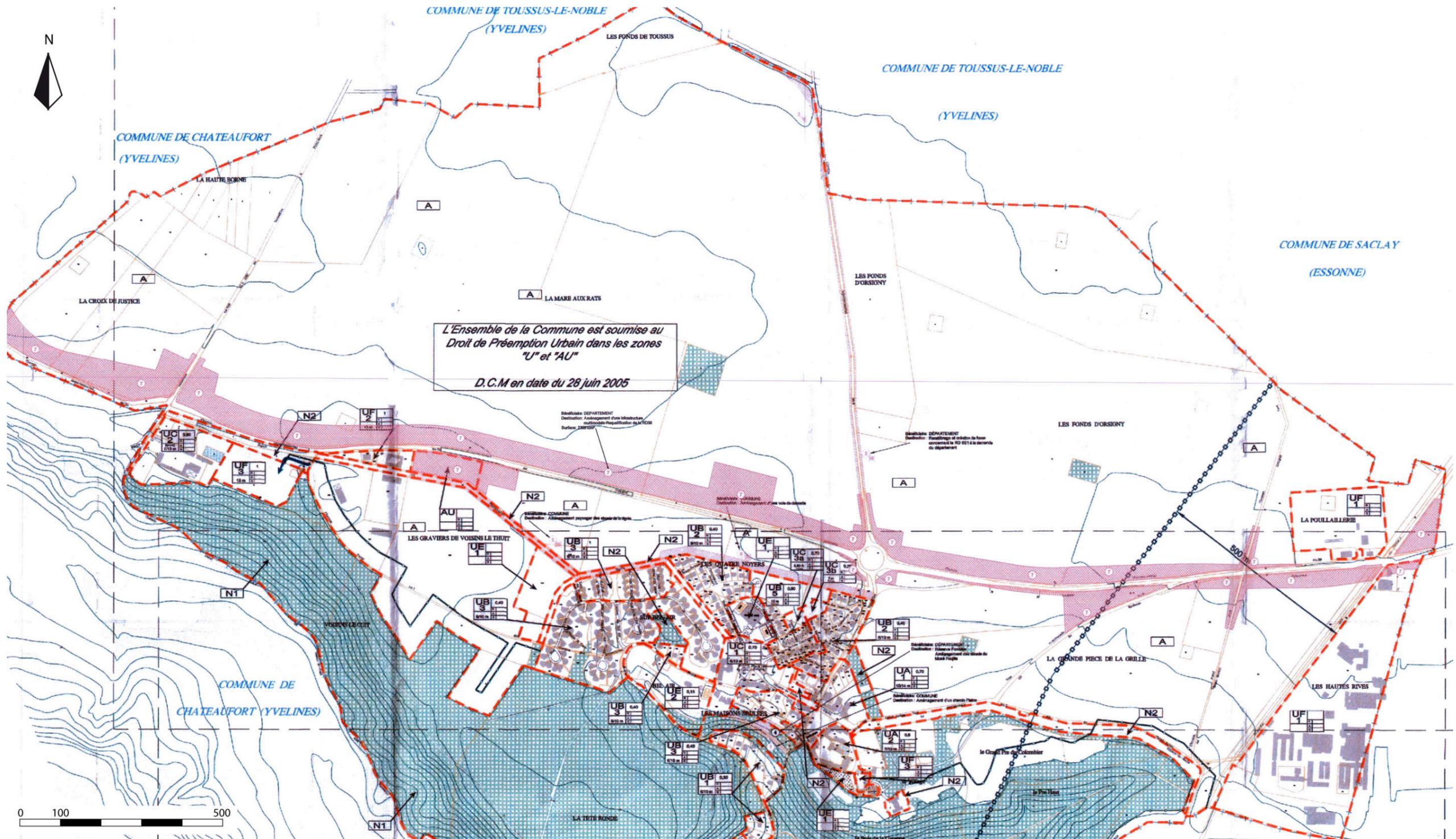
**Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Villiers-le-Bâcle**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 mai 2006  
Modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 18 décembre 2007  
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 14 juin 2011 (RD 36)*



L'Ensemble de la Commune est soumise au  
 Droit de Préhension Urbain dans les zones  
 "U" et "AU"  
 D.C.M en date du 28 juin 2005

0 100 500



COMMUNE DE CHATEAUFORT  
(YVELINES)

COMMUNE DE TOUSSUS-LE-NOBLE  
(YVELINES)

COMMUNE DE TOUSSUS-LE-NOBLE  
(YVELINES)

COMMUNE DE SACLAY  
(ESSONNE)

COMMUNE DE  
CHATEAUFORT (YVELINES)

LA CROIX DE JUSTICE

LA HAUTE BORNE

LES FONDS DE TOUSSUS

LES FONDS DORSIGNY

LES FONDS DORSIGNY

LES GRAVIERES DE VOISINS LE THUIT

LES CHAIRES NOYERS

LES MAISONS BRANDES

LA POUILLERIE

LA GRANDE PIECE DE LA GRILLE

LES HAUTES RIVES

LA TETE RONDE

Le Grand Pin du Colombier

Identificateur DEPARTEMENT  
 Destination: Aménagement d'une infrastructure  
 multi-usage (qualificatif de la FCIS)  
 Surface: 238000

Identificateur DEPARTEMENT  
 Destination: Réaménagement et création de zones  
 concernées le PD 001 à la demande  
 du département

Identificateur COMMUNE  
 Destination: Aménagement pour un espace de loisir

Identificateur DEPARTEMENT  
 Destination: Urbanisme Foncier  
 Aménagement des zones de  
 Massifs Ruraux

Identificateur COMMUNE  
 Destination: Aménagement d'un espace d'habitat

**C2.**

**Zonage**

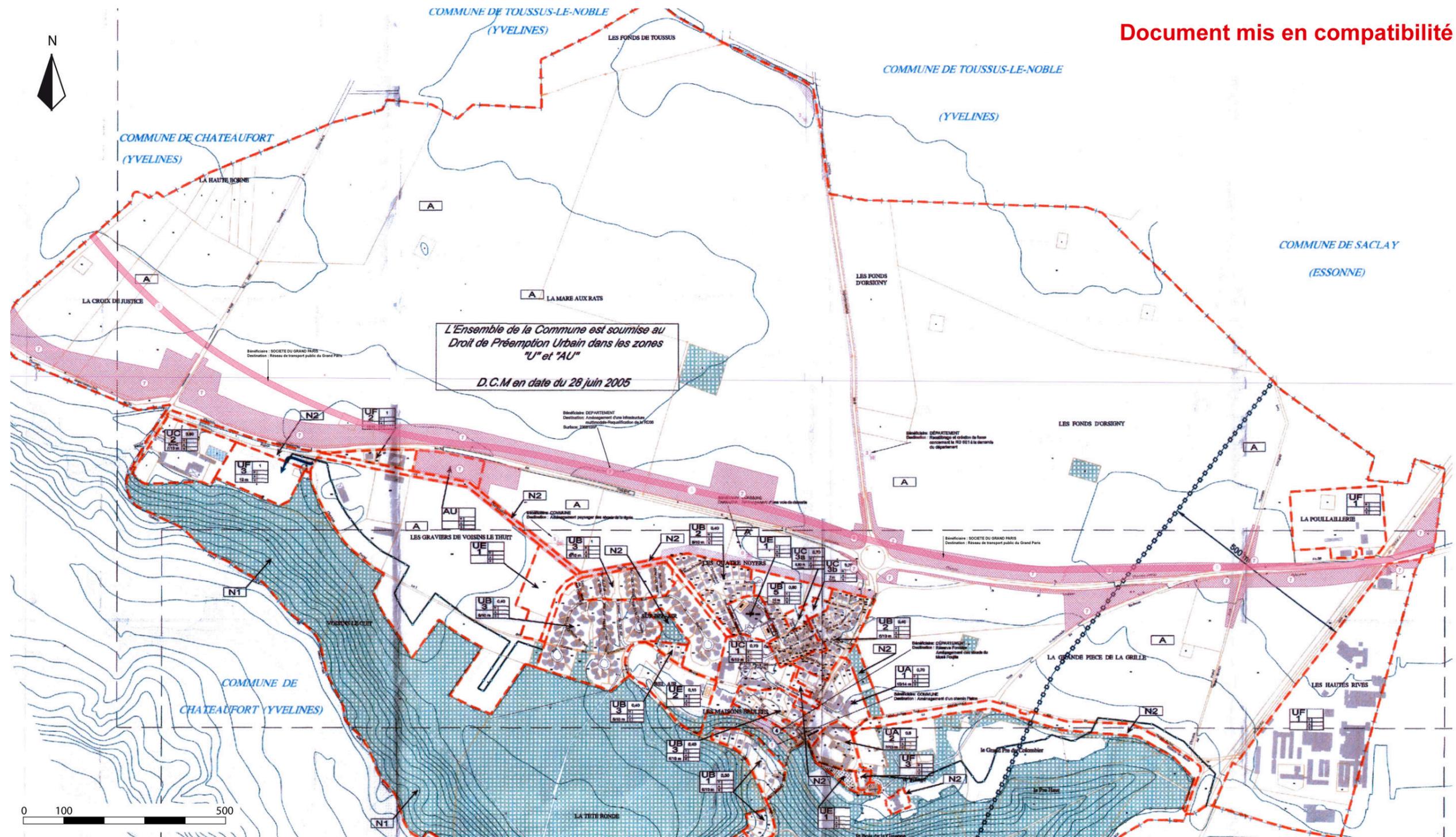
**Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Villiers-le-Bâcle**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 mai 2006  
Modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 18 décembre 2007  
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 14 juin 2011 (RD 36)*



**D1.** Tableau des emplacements réservés  
Document en vigueur



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Villiers-le-Bâcle**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 mai 2006  
Modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 18 décembre 2007  
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 14 juin 2011 (RD 36)*

TABLEAU DES EMPLACEMENTS RESERVES

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

**D2.**

**Tableau des emplacements réservés  
Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Villiers-le-Bâcle**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 02 mai 2006  
Modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 18 décembre 2007  
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 14 juin 2011 (RD 36)*

TABLEAU DES EMPLACEMENTS RESERVES

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





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

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)