GRAND PARIS EXPRESSLE 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



Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Procès-verbaux des réunions d'examen conjoint

SOMMAIRE

Page 5: Procès Verbal de la réunion d'examen conjoint portant sur le département des Yvelines du 25/09/2015

Page 19: Procès Verbal de la réunion d'examen conjoint interdépartementale portant sur les départements de l'Essonne et des Hauts-de-Seine, du 05/11/2015

Page 51: Procès Verbal de la réunion d'examen conjoint portant sur le dossier de Châteaufort, du 27/01/2016



Procès verbal de la réunion d'examen conjoint du 25 septembre 2015 portant sur la mise en compatibilité des PLU de Chateaufort, Magny-les-Hameaux, Guyancourt et Versailles pour déclaration d'utilité publique de la ligne 18 du Grand Paris Express reliant Orly à Versailles

Sous la présidence de M. Julien CHARLES Secrétaire général de la préfecture des Yvelines

Sommaire

1.Liste des participants	2
2.Préambule	
3. Principes généraux de la mise en compatibilité sur le tronçon	
3.1.Les détails du projet	
3.2. Objet de la mise en compatibilité et documents d'urbanisme concernés	3
3.3.Echanges	
4.Détails des modifications à apporter aux PLU communaux	
4.1.Châteaufort	
4.2.Magny-les-Hameaux	
4.3.Guyancourt	9
4.4.Versailles	11
5 Conclusion	

1. Liste des participants

			<u> </u>	1
ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
			Julien CHARLES	Secrétaire Général
Etat		Mission de Coordination interministérielle et Territoriale	Sandrine LE BOUÉDEC	Chargée de mission aménagement du territoire
	Préfecture des Yvelines	Direction de la Réglementation et des Elections Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques	Hélène ROSENSWEIG	
		Direction de la Réglementation et des Elections Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques	Catherine ALTAR	
	DDT 78	Service planification, aménagement et connaissance des territoires (SPACT)	Benjamin COLLIN	Chef de l'unité planification
		SPACT	Bruno GOMEZ	Chargé de mission territorial
Š	Guyancourt		Daniel SEGUIN- CADICHE	Directeur Général des Services
ne	Magny-les-	Services à la manulation et des efficiences	Céline MOREL	Chef de service
Communes	Hameaux	Services à la population et des affaires juridiques	Mikaël LE BARS	Directeur
, Ç	Versailles	Direction de l'Urbanisme, de l'Architecture, de l'Habitat, du Commerce et du Tourisme	Marie-Catherine POGGI	Directrice
		Service de l'urbanisme	David SIMONNET	Chef de service
	Communauté d'Agglomération	Direction de la prospective territoriale	Danielle GARDRAT	Directrice
EPCI	de Saint- Quentin-en- Yvelines	Service de la planification territoriale	Jean CHANNAC	
	Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc	Pôle d'ingénierie territoriale	Aurélie THIBAULT	Responsable des études
PNR Haute Z Vallée de			Yves VANDEWALLE	Président du PNR Conseiller départemental des Yvelines
	Chevreuse		Marion DOUBRE Mélanie RIAUTÉ	Chargée de mission Paysage
CD	Conseil Départemental des Yvelines	Direction des Routes et des Transports	Corinne SENIQUETTE	Chargée d'études urbanisme Sous-Directrice de la Maîtrise d'Ouvrage
	Société du Grand Paris	Direction de la valorisation et du patrimoine	Gabriel CHARASSE	Chargé de mission
Maîtrise d'ouvrage			Amélie MONTPERT	Setec Organisation (AMO Société du Grand Paris)
		Direction des relations territoriales	Antoine DUPIN	Directeur
		Direction juridique	Catherine HO-THANH	Responsable juridique
aîtrise		Direction des relations territoriales	Stephen GRIFFAUD	Setec Organisation (AMO Société du Grand Paris)
Z		Direction du programme	Thomas SORINE	Responsable développement gares
	Erea-conseil (AMO)	Pôle urbanisme, mobilités, aménagement	Philippe PARIS	Directeur

2. Préambule

Monsieur CHARLES, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, accueille les participants à la présente réunion.

Il rappelle l'importance du projet de réseau de transport public, du Grand Paris (RTGP), et plus particulièrement de la ligne 18 reliant les gares « Aéroport d'Orly » à « Versailles Chantiers ». En perspective de la déclaration d'utilité publique du projet, un certain nombre de procédures administratives sont nécessaires.

Cette réunion en fait partie, elle concerne les quatre communes du département des Yvelines traversées par le projet (Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Guyancourt et Versailles). Cette réunion d'examen conjoint, prévue par le Code de l'Urbanisme, a pour objet de leur présenter, ainsi qu'aux autres Personnes Publiques Associées, les évolutions du contenu de leur PLU qu'entraîne le projet.

Il rappelle que le PLU de Voisins-le-Bretonneux est déjà compatible avec le projet, entièrement souterrain sur la commune, et ne sera donc pas modifié.

Il laisse le soin à Monsieur DUPIN, Directeur des relations institutionnelles de la Société du Grand Paris, d'entrer dans le détail du projet et de cette procédure.

Monsieur DUPIN rappelle que cette réunion d'examen conjoint a été précédée d'une réunion technique qui s'est tenue le 3 juin 2015 dans les locaux de la Société du Grand Paris (SGP), en présence des représentants des communes et des services de l'État. Divers échanges techniques ont eu lieu avec les communes et le Conseil Départemental afin de consolider les dossiers et de recueillir les observations des collectivités.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'inscrit dans la procédure unique de Déclaration d'Utilité Publique qui concerne toute la ligne 18, d'Orly à Versailles.

3. Principes généraux de la mise en compatibilité sur la ligne 18

3.1. Les détails du projet

M. CHARASSE, Chargé de mission à la Direction de la valorisation et du patrimoine de la Société du Grand Paris, présente les principales étapes de la procédure d'études et de déclaration d'utilité publique de la ligne 18 :

- la concertation publique préalable qui s'est déroulée en mai-juin 2015.
- la transmission du projet de dossier au Préfet de région pour avis de complétude qui a eu lieu mi-juin 2015.
- l'instruction du projet de dossier (avis préalable du STIF, AE, CIA, CGI...) effectuée de juin à septembre 2015.
- la présente réunion d'examen conjoint pour le Département des Yvelines (qui sera suivie de la même réunion pour l'Essonne le 5 novembre).
- l'enquête publique préalable à DUP qui devrait débuter en mars 2016.
- la saisine des conseils municipaux après enquête pour avis sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui devrait intervenir mi 2016.
- la déclaration d'utilité publique (par décret en Conseil d'Etat) qui serait obtenue fin 2016.

3.2. Objet de la mise en compatibilité et documents d'urbanisme concernés

M. CHARASSE présente l'objet et la méthodologie de la mise en compatibilité. Cette procédure a pour objet de permettre la réalisation, dans le cadre de l'application du code de l'urbanisme, de tous les éléments en projet du RTGP au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif », en adaptant les dispositions existantes dans les différentes pièces des documents d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet.

Pour le département des Yvelines, le PLU de Voisins-le-Bretonneux est compatible avec le projet et n'est pas concerné par la procédure.

Les PLU de Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Guyancourt et Versailles nécessitent une mise en compatibilité pour permettre l'implantation du projet.

Les documents supracommunaux ont également été examinés :

- aucun SCOT approuvé ou en cours d'élaboration n'est concerné par le tracé.
- le SDRIF de 2013, qui constitue le schéma directeur en vigueur à l'échelle régionale, est explicitement compatible avec le projet.

Il rappelle que la DUP du projet ne peut pas être prise si le projet est contraire à des dispositions en vigueur dans les documents d'urbanisme concernés. La mise en compatibilité vise alors à adapter ces documents, pour permettre la réalisation du projet (gares, tunnel, viaduc, ouvrages annexes) dans le cadre de l'application du code de l'urbanisme. Les composantes techniques du projet qui peuvent conduire à une mise en compatibilité sont les suivantes :

- les gares, de deux types :
 - o les gares souterraines : partie souterraine de la gare, dont les dimensions sont de 60 x 25 m environ, et émergence de la gare, qui assure l'accès au réseau depuis l'espace public (pouvant également accueillir des locaux associés : locaux d'exploitation, locaux techniques, commerces, espaces de services...).
 - les gares aériennes (Palaiseau et Orsay Gif, ainsi qu'ultérieurement CEA Saint-Aubin),
 composées de la boîte gare et du bâtiment voyageurs.
- la section courante de l'infrastructure en souterrain, située à des profondeurs variables à plus de 15 mètres sous le niveau du terrain naturel. Le tunnel monotube permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation.
- la section courante de l'infrastructure en aérien : le viaduc est d'un seul tenant entre l'École polytechnique à Palaiseau et Magny-les-Hameaux, d'une longueur totale de 13,9 km et d'une hauteur maximale de 10 mètres.
- les ouvrages techniques annexes : puits de ventilation, accès pompiers (tous les 800 m), accès aux ouvrages d'épuisement, postes de redressement, etc. Ces ouvrages, sans élévation par rapport au niveau du sol, seront implantés le plus souvent dans des espaces publics.

Mme MONTPERT, AMO à la Direction de la valorisation du patrimoine de la Société du Grand Paris, décrit la méthodologie appliquée pour construire les différents dossiers de mise en compatibilité, définie en concertation avec la DRIEA lors de l'établissement du dossier d'enquête ligne rouge – 15 Sud.

Pour les PLU des communes traversées, différentes pièces sont analysées et éventuellement modifiées :

- le rapport de présentation, pour y inclure un « exposé des motifs » justifiant la MECDU.
- le plan de zonage :
 - o il n'est pas apparu utile de retenir l'inscription d'emplacements réservés (ER) pour les parties souterraines du projet ainsi que pour les éléments techniques et les gares.

Seules les composantes aériennes dans les zones agricoles font l'objet de la création d'emplacements réservés.

- o des ajustements ponctuels ont pu également être réalisés sur d'autres ER qui bloqueraient la réalisation du projet ainsi que sur des espaces boisés classés (EBC).
- le règlement, pour insérer des règles spécifiques aux « constructions et installations nécessaires au RTGP » ont pu être insérées au sein des articles suivants :
 - o des articles 1 et 2 pour toutes les zones traversées (en surface ou en souterrain)
 - o des articles 6, 7, 8, 9, 10, 12 et 13 pour les zones où seront localisées des ouvrages techniques annexes ou des gares (souterraines ou émergentes)
 - o des articles 4, 8 et 11 pour les zones où s'implanteront les sections en aérien
- les servitudes et autres contraintes réglementaires, avec la modification si besoin des autres protections réglementaires figurant dans les documents graphiques (protections au titre du L123-1-5...) qui bloqueraient le projet.

Enfin, elle précise que les dossiers de mise en compatibilité de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux, communes accueillant une zone Natura 2000 sur leur territoire, font l'objet d'une procédure spécifique d'évaluation environnementale.

3.3. Echanges

Monsieur VANDEWALLE, président du PNR Haute Vallée de Chevreuse, souhaite intervenir afin de rappeler qu'il a toujours soutenu le projet de RTGP, car il considère qu'il est capital pour le développement de l'Île-de-France. Or, le projet initial présenté au Parlement était entièrement souterrain et l'évolution du projet en aérien risque d'engendrer des impacts significatifs. Il affirme être favorable à une réalisation au sol sur les sections où il n'y a pas d'intersections avec la voirie existante (au sud de l'aéroport de Toussus-le-Noble et au sud du golf au niveau de la RD36).

En tant que président du PNR, il émet des craintes quant au fait que le projet soit retardé faute de consensus sur l'insertion des ouvrages. Il souhaite un compromis raisonnable.

Monsieur DUPIN confirme avoir déjà échangé sur ce sujet avec Monsieur VANDEWALLE. En application du schéma d'ensemble du Grand Paris approuvé par décret en 2011 à la suite du débat public de 2010, la SGP est amenée à présenter un projet en aérien.

La SGP exposera le projet tel qu'il sera présenté à l'enquête publique. Cette procédure permettra d'élargir le débat en prenant en compte l'ensemble des avis exprimés sur le dossier.

La réunion d'examen conjoint, consacrée uniquement à la mise en comptabilité des documents d'urbanisme, n'est pas affectée par une éventuelle évolution ultérieure du contenu du projet qui ne concernera pas directement le contenu des PLU.

Madame GARDRAT de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY) souhaite revenir sur un point de procédure. Elle a bien pris note qu'après l'enquête publique, les conseils municipaux seraient saisis pour avis, mais elle tient à préciser que sur le territoire de la CASQY, c'est la Communauté d'Agglomération qui a la compétence urbanisme et qu'elle devra donc également être saisie.

Elle indique en outre qu'un PLU Intercommunal est en cours d'élaboration sur le territoire de la CASQY. Il sera arrêté en décembre 2015 pour une enquête publique qui devrait se dérouler en même temps que celle de la ligne 18. N'y a-t-il pas des risques d'incompatibilité juridique entre les deux procédures ?

Monsieur CHARASSE indique qu'il s'agit d'un point de procédure important qui a déjà été traité sur les précédentes lignes du projet du Grand Paris Express. Pour toutes les révisions en cours, la SGP demande à être consultée comme Personne Publique Associée sur le PLU ou en amont si besoin pour faire en sorte que le futur PLU révisé soit bien compatible afin d'éviter

ultérieurement une nouvelle mise en comptabilité. Dès lors que ces risques d'incompatibilité ont été levés, il n'y a aucune contre-indication à conduire ces deux procédures parallèlement.

Il rappelle, en outre, que la SGP a déjà eu des contacts techniques avec l'agglomération pour s'assurer de la bonne prise en compte du projet et reste à sa disposition pour poursuivre en ce sens.

Madame GARDRAT confirme l'inscription de la SGP parmi les Personnes Publiques Associées qui seront consultées. Elle souhaite, en même temps, une réunion de travail pour aborder de façon opérationnelle tous les aspects du projet et rédiger un règlement le plus efficace possible, à définir dans le cadre de prochaines réunions de travail.

4. Détails des modifications à apporter aux PLU communaux

4.1. Châteaufort

La mise en compatibilité porte sur le PLU approuvé le 19 mars 2014. Il est précisé que les représentants de la collectivité sont excusés.

4.1.1. L'impact du projet sur la commune

Mme MONTPERT précise que la commune est uniquement concernée par la section courante en aérien de l'infrastructure.

4.1.2. Évolutions apportées au PLU de Châteaufort

Le rapport de présentation a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de mise en compatibilité les documents d'urbanisme conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme.

Dans le règlement, les modifications concernant les zones UY, 1AU et A sont les suivantes :

- dans la zone UY recouvrant les « établissements à vocation d'activités » sont modifiés :
 - o l'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - o l'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limite séparative ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - l'article 13 afin d'exempter les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations concernant les obligations de plantation, qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet.
- dans la zone 1AU, « zone à urbaniser à court ou moyen terme correspondant aux extensions futures de l'urbanisation » sont modifiés :
 - les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - o l'article 11 pour s'affranchir de règles pour les clôtures sur rue et en limites séparatives qui ne sont pas compatibles avec les besoins du projet.
 - l'article 13 afin d'exempter les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations concernant les obligations de plantation et de superficie consacrée à un aménagement paysager, qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet.

- dans la zone A, « zone naturelle constituée des parties du territoire communal, non équipées, ayant une vocation agricole. La valeur agronomique et biologique des sols la caractérise », sont modifiés :
 - l'article 2 afin d'autoriser explicitement les éléments constitutifs du projet dans la zone parmi les équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.
 - les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.

Concernant le plan de zonage, dans le dossier reçu en amont de la présente réunion, figurait deux évolutions d'emplacements réservés (ER) :

- la réduction des emprises des ER n°1 et 2 du Conseil Départemental des Yvelines pour l'élargissement de la RD 36 sur les emprises du viaduc.
- la création de l'ER n° 9 pour la réalisation de la section courante de l'infrastructure en aérien dans la zone A.

Toutefois, après échanges avec le Conseil Départemental des Yvelines, il n'apparaît plus nécessaire de mettre en compatibilité les ER n°1 et n° 2 dont l'objet est « l'élargissement de la RD36 ». Une mise à jour de ce dossier est donc nécessaire pour ne conserver que la création d'une partie de l'ER n° 9 sur les emprises distinctes de celles appartenant au Conseil Départemental au bénéfice de la SGP.

Ainsi, pour tenir compte de ces échanges, le présent dossier de mise en compatibilité ne proposera plus d'évolution des Emplacements Réservés existant n° 1 et n° 2, et sera mis à jour en conséquence.

4.1.3. Temps d'échanges

Monsieur le Secrétaire Général note l'absence de la commune et invite les participants à faire part de leurs observations.

Mme SENIQUETTE du Conseil Départemental confirme le résultat des réunions de travail avec la SGP qui ont permis un accord sur les modalités permettant d'étudier la faisabilité des projets dans le secteur et n'émet pas de réserves sur les évolutions proposées pour le dossier de mise en compatibilité.

Monsieur le Secrétaire Général prend acte de ces avis.

4.2. Magny-les-Hameaux

La mise en compatibilité porte sur le PLU approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY du 21 février 2008 et ayant fait l'objet d'une dernière évolution sous la forme d'une modification approuvée par le Conseil Communautaire le 13 février 2014.

4.2.1. L'impact du projet sur la commune

M. PARIS précise que la commune est concernée par :

- la section courante en souterrain de l'infrastructure.
- la section courante en aérien de l'infrastructure.
- deux ouvrages techniques annexes (OA « golf » et OA « SNECMA »).

Deux zones du PLU sont concernées par le projet :

• la zone UZ : Il s'agit d'une zone « destinée à l'accueil des activités économiques : activités artisanales, tertiaires, industrielles ou de services, peu génératrices de

- nuisances ». Elle est traversée par l'infrastructure en souterrain et accueille un ouvrage technique annexe (OA « SNECMA »).
- la zone N (secteur Nb): « la zone N recouvre des espaces devant être strictement préservés en raison de la qualité des sites, milieux naturels, paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique. (...). Cette zone N comprend plusieurs sous-secteurs : (...) un sous-secteur Nb sur le Golf ». Elle est concernée par une section courante de l'infrastructure en souterrain puis en aérien et par un ouvrage technique annexe (OA « golf »).

4.2.2. Évolutions apportées au PLU de Magny-les-Hameaux

Le rapport de présentation a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme.

Dans le règlement, les modifications concernant les zones UZ et N sont les suivantes :

- dans la zone UZ sont modifiés :
 - o les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - l'article 9 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au RTGP des règles d'emprises au sol qui empêcheraient la réalisation du projet de terrain d'assiette de l'infrastructure.
 - l'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les deux roues en fonction des besoins de la construction.
 - l'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au RTGP des règles quantitatives qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.
- · dans la zone N sont modifiés :
 - 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.
 - o l'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limite séparative ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - o l'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles quantitatives qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

Sur le plan de zonage, les modifications apportées initialement dans le dossier reçu étaient les suivantes :

- Réduction d'un Espace Boisé Classé situé en bordure de la RD 36 d'environ 850 m2.
- Création de deux emplacements réservés :
 - ER n°4 pour les emprises de la section courante de l'infrastructure en aérien d'une superficie d'environ 1,3 ha.
 - ER n°5 d'environ 2 500 m² pour l'OA « SNECMA ».

Toutefois, comme pour le dossier portant sur la commune de Châteaufort, après échanges avec le Conseil Départemental des Yvelines, il n'apparaît plus nécessaire de créer des Emplacements Réservés au bénéfice de la SGP pour les besoins du projet.

Pour tenir compte de ces échanges, il est proposé d'adapter le dossier qui sera présenté à l'enquête en supprimant du dossier la création de ces deux emplacements réservés au bénéfice de la SGP.

4.2.3. Temps d'échanges

Monsieur le Secrétaire Général invite les participants à faire part de leurs observations.

La Ville de Magny-les-Hameaux indique n'avoir pas d'observation sur les propositions d'évolutions formulées et, plus généralement, sur le contenu technique du dossier de mise en compatibilité du PLU en vigueur.

Toutefois, le représentant de la collectivité indique que si Monsieur le Maire, qui n'a pas souhaité être présent, n'est pas opposé au projet dans son principe, il est défavorable à son implantation en aérien, tout comme les habitants de Magny-les-Hameaux.

Mme RIAUTÉ, du PNR Haute Vallée de Chevreuse, demande quelle est la portée exacte des évolutions entraînées par la mise en compatibilité du règlement.

Monsieur CHARASSE rappelle à ce propos que les adaptations apportées aux documents d'urbanisme ne concernent strictement, comme l'imposent les textes, que le projet lui-même. C'est la raison pour laquelle, en concertation avec la DRIEA, les ajouts apportés aux articles visent spécifiquement les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».

Monsieur le Secrétaire Général prend acte de ces éléments d'information.

4.3. Guyancourt

La mise en compatibilité porte sur le PLU approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY du 15 décembre 2011 et ayant fait l'objet d'une dernière évolution sous la forme d'une modification approuvée par le Conseil Communautaire le 26 juin 2014.

4.3.1. L'impact du projet sur la commune

M. PARIS précise que la commune est concernée par :

- la section souterraine courante de l'infrastructure.
- la gare de « Saint-Quentin ».
- quatre ouvrages techniques annexes (OA « Thalès », OA « Technocentre », OA « Lycée » et OA « Minière »).

Trois zones du PLU sont concernées par le projet :

- la zone UE: Il s'agit d'une « zone destinée à recevoir des activités économiques, et n'admet l'habitat que s'il est directement lié au fonctionnement ou au gardiennage des locaux d'entreprises. La zone UE comprend des secteurs UEI, qui se différencient de la zone UE, en admettant les constructions à vocation industrielle ». Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain, par la gare de « Saint-Quentin » et 3 ouvrages annexes (OA « Thalès », OA « Technocentre » et OA « Lycée »).
- la zone A : « la zone A correspond aux zones, équipées ou non, qu'il convient de protéger en raison notamment du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. La zone agricole peut accueillir des constructions agricoles et des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain et un ouvrage annexe (OA « Minière »).
- la zone N (secteur NS1): « la zone N correspond aux zones naturelles et forestières, équipées ou non, à protéger en raison, soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt (...) Le secteur NS1, correspondant à la couronne d'espace

naturel sur le pourtour du Technocentre ». Elle est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.

4.3.2. Évolutions apportées au PLU de Guyancourt

Le rapport de présentation a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme.

Dans le règlement, les modifications ne concernent que les zones UE et A et sont les suivantes :

- dans la zone UE étaient modifiés dans le dossier transmis :
 - o l'article 2 afin d'autoriser explicitement les ICPE au sein de la gare de « Saint-Quentin » en application de la règle générale définie pour les gares par la SGP, au titre des équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.
 - o l'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - l'article 9 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au RTGP des règles d'emprises au sol qui empêcheraient la réalisation du projet de terrain d'assiette de l'infrastructure.
 - o l'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et les deux roues en fonction des besoins de la construction.
 - l'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au RTGP des règles quantitatives qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du RTGP présents en surface.
- dans la zone A sont modifiés :
 - o l'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - o l'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et les deux roues en fonction des besoins de la construction.

Sur le plan de zonage, les modifications apportées sont les suivantes :

- l'Espace Vert à Protéger (EVP) implanté en limite communale au titre de l'article L123-1-5-III-2° du Code de l'Urbanisme est réduit d'environ 800 m² pour permettre la réalisation de l'ouvrage technique annexe « Thalès ».
- l'emplacement réservé n°5 est réduit d'environ 4 650 m² sur l'emprise de la gare de « Saint-Quentin ».

4.3.3. Temps d'échanges

Monsieur le Secrétaire Général invite les participants à faire part de leurs observations.

M. CHARASSE précise qu'au vu des études techniques réalisées entre-temps, il apparaît qu'aucune ICPE ne sera nécessaire dans la gare de « Saint-Quentin ». Il est donc proposé d'acter la suppression de la mise en compatibilité de l'article UE2.

La Ville de Guyancourt n'a pas de remarque sur la configuration générale du dossier.

Toutefois, concernant l'ouvrage annexe « Lycée », elle attire l'attention de la SGP sur un permis de construire qui devrait être très prochainement déposé sur le site pour une rénovation des bâtiments existants et la création de nouveaux locaux. Il conviendrait donc de vérifier au plus tôt qu'il n'y a pas d'incompatibilité avec le futur ouvrage.

M. SORINE de la Société du Grand Paris indique que des échanges ont déjà eu lieu avec les porteurs du projet et que les études techniques de la ligne intègrent bien les plans du permis. L'implantation du futur ouvrage annexe en tient compte.

Monsieur le Secrétaire Général prend acte de ces éléments d'information.

4.4. Versailles

La mise en compatibilité porte sur le PLU approuvé le 8 septembre 2006 et ayant fait l'objet d'une dernière évolution sous la forme d'une mise à jour en date du 18 juin 2014.

4.4.1. L'impact du projet sur la commune

M. CHARASSE précise que la commune est concernée par :

- · la section souterraine courante de l'infrastructure.
- les gares de « Satory » et de « Versailles Chantiers ».
- quatre ouvrages techniques annexes (OA « Nexter », OA « Satory », OA « Forêt de Versailles » et OA « Versailles »).

Six zones du PLU sont concernées par le projet :

- la zone UA (secteur UAd): « la zone UA correspond aux centres agglomérés traditionnels qui compte tenu de leur morphologie (...) et de leur vocation multifonctionnelle (...) constituent des pôles de quartier dans la ville. Le secteur UAd correspond à la rue des Chantiers et à la rue du Pont Colbert ». Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain et un ouvrage annexe (OA « Versailles »).
- la zone UI (secteur UIa): « la zone UI regroupe des espaces destinés principalement à l'accueil d'activités économiques. Ces zones sont localisées au sud et à l'ouest de la commune (...), les secteurs UIa et UIb couvrant une partie de Satory au sud de l'allée des Marronniers ». Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain, la gare de « Satory » et un ouvrage annexe (OA « Nexter »).
- la zone UK (secteur UKa): « cette zone est destinée principalement à l'accueil des activités militaires et des casernements. (...) Le secteur UKa correspond aux terrains militaires de Satory ». Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain et un ouvrage annexe (OA « Satory »).
- la zone UM : « la zone UM couvre les emprises ferroviaires traversant la commune ». Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain, la gare de « Versailles Chantiers » et un ouvrage annexe (OA « Versailles »).
- la zone USP (secteur USPb): La zone « a pour objet la gestion des grands sites d'équipements publics ». Le secteur USPb « correspond au cimetière et ses alentours dans le quartier Jussieu ». Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain et la gare de « Versailles Chantiers ».
- la zone NF (secteur NFa): « la zone NF concerne les espaces naturels forestiers qui, compte tenu de la fragilité de ces milieux et de leurs lisières, doivent faire l'objet d'une protection forte. (...) Le secteur NFa admet une constructibilité limitée liée à l'activité forestière (...), sous réserve de la sauvegarde du site dans lequel les constructions sont implantées ». Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain et un ouvrage annexe (OA « Forêt de Versailles »).

4.4.2. Évolutions apportées au PLU de Versailles

Le rapport de présentation a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme.

Dans le règlement, les modifications sont les suivantes :

- Dans la zone UA est uniquement modifié l'article 13 afin d'exempter les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations concernant les obligations de plantation qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet.
- Dans la zone UI sont modifiés :
 - o l'article 2 afin d'autoriser explicitement les commerces au sein de la gare de « Satory ».
 - o les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - 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 RTGP des règles d'emprises au sol qui empêcheraient la réalisation du projet de terrain d'assiette de l'infrastructure.
 - l'article 12 afin de rajouter dans la liste des constructions visées les constructions et installations nécessaires au RTGP, ainsi que les commerces.
 - o l'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au RTGP des règles quantitatives qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du RTGP présents en surface.
- dans la zone UK sont modifiés :
 - o l'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP parmi les constructions autorisées sous condition dans la zone.
 - o l'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - l'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au RTGP des règles quantitatives qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du RTGP présents en surface.
- dans la zone UM sont modifiés :
 - o l'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP et les commerces et ICPE au sein des gares parmi les constructions autorisées sous condition dans la zone.
 - les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - o 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.
 - o l'article 12 afin de rajouter dans la liste des constructions visées les constructions et installations nécessaires au RTGP, ainsi que les commerces.
 - o l'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au RTGP des règles quantitatives qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du RTGP présents en surface.
- Dans la zone USP sont modifiés :

- o l'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP et les commerces et ICPE au sein des gares parmi les constructions autorisées sous condition dans la zone.
- les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
- o 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.
- o l'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au RTGP des règles quantitatives qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du RTGP présents en surface.
- Dans la zone NF sont modifiés :
 - o l'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP parmi les constructions autorisées sous condition dans la zone.
 - o l'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - l'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au RTGP des règles quantitatives qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du RTGP présents en surface.

Sur le plan de zonage, les modifications apportées sont les suivantes :

- le périmètre de constructibilité limitée défini selon l'article L. 123-2a du Code de l'Urbanisme est réduit sur une superficie d'environ 0,4 ha pour permettre la réalisation de la gare « Satory ».
- l'Espace Boisé Classé « Bois Martin » est réduit de 950 m2 environ pour permettre la réalisation de l'ouvrage annexe « Forêt de Versailles ».
- un nouvel emplacement réservé n°18 au bénéfice du Grand Paris, d'une superficie de 950 m2, est défini sous les emprises de ce même ouvrage annexe.

4.4.3. Temps d'échanges

Monsieur le Secrétaire Général invite les participants à faire part de leurs observations.

Monsieur CHARASSE précise que depuis la rédaction du dossier présenté, un certain nombre d'échanges a eu lieu avec la Ville et que des évolutions de contenu sont apparues nécessaires :

La ville demande que la gare de « Versailles Chantiers » ne soit implantée qu'en zone UM, zone à vocation ferroviaire, pour faciliter l'instruction du futur permis de construire. Cela entraîne donc une modification à la marge du périmètre de la zone UM et la suppression de la mise en compatibilité du règlement de la zone USP qui n'est dorénavant plus touchée par la mise en compatibilité.

Pour l'article NF13, un complément sera apporté au libellé proposé par la mise en compatibilité pour préciser les obligations d'intégration paysagère des ouvrages dans le « Bois de Saint-Martin ». Ce complément est le suivant : « néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu environnant ».

Madame POGGI confirme le contenu de ces échanges et valide le texte proposé. Elle souhaite toutefois que celui-ci soit également intégré dans l'article UI13 pour l'ouvrage annexe « Nexter ». La SGP confirme qu'elle modifiera le dossier en ce sens.

Elle évoque également la réduction de l'Espace Boisé Classé « Bois Martin » : une expérience récente a montré la nécessité de bien la localiser et de prévoir une superficie suffisante pour ne pas être obligé de relancer ultérieurement une nouvelle procédure.

Pour ce qui est des deux gares, elle souhaiterait que le libellé rajouté aux articles UM2 et UI2, y autorisant les commerces s'inspire de celui s'appliquant déjà dans le secteur UMa qui lui apparaît plus « encadré ». Le texte adapté serait le suivant : « Les constructions à destination d'activités commerciales au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris dès lors qu'elles sont liées à la fréquentation de la gare et nécessaires aux voyageurs et aux usagers ».

La SGP confirme qu'elle modifiera le dossier en ce sens.

La ville rappelle enfin la modification simplifiée qui devrait être approuvée en fin d'année. Elle transmettra le dossier à la SGP dès son approbation.

Monsieur SORINE indique que pour l'ouvrage annexe « Bois de Versailles » un travail avec les autorités compétentes (ONF notamment) est déjà en cours pour requalifier le site. De même, pour les autres ouvrages annexes, la SGP se rapprochera très prochainement de la ville pour définir avec elle les modalités précises de leur insertion.

Monsieur le Secrétaire Général prend acte de ces éléments d'information.

5. Conclusion

Monsieur le Secrétaire Général propose aux Personnes Publiques n'ayant pas encore eu l'occasion de s'exprimer sur le dossier de le faire à présent.

Madame GARDRAT de la CASQY tient à affirmer que l'agglomération a également des attentes fortes en matière d'insertion paysagère, tout particulièrement pour la traversée de Magny-les-Hameaux qui concerne des secteurs remarquables tant d'un point de vue paysager qu'écologique et inscrits en tant que tel dans le SDRIF, par exemple.

La CASQY et les communes de Magny-les-Hameaux et de Guyancourt sont demandeuses d'échanges sur la façon dont cela sera inscrit dans les documents d'urbanisme.

Monsieur CHARASSE prend note de cette attente particulière : ce travail itératif de définition des différentes composantes du projet se poursuivra bien entendu dans les études de maîtrise d'œuvre qui vont débuter.

Monsieur SORINE confirme la poursuite de la concertation avec les collectivités dans la programmation des ouvrages aériens et des gares.

Monsieur CHARASSE indique que pour la suite de la procédure, un procès-verbal de la réunion sera rédigé, validé par les services de l'Etat et annexé au dossier d'enquête publique.

Monsieur le Secrétaire Général prend acte de la poursuite de la concertation et, après avoir remercié les participants, clôt la réunion.

Certifié conforme aux échanges ayant eu lieu.

Fait à Versailles, le - 5 NOV. 2015

Le président de la séance, Secrétaire général de la préfecture,

Julien CHARLES



PRÉFECTURE

DIRECTION DES RELATIONS

AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES

BUREAU DES ENQUÊTES PUBLIQUES, DES ACTIVITÉS FONCIÈRES & INDUSTRIELLES

Réseau de transport public du Grand Paris Dossier de DUP ligne 18 « Aéroport d'Orly » - « Versailles Chantiers »

Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Réunion d'examen conjoint des départements de l'Essonne et des Hauts-de-Seine

Préfecture de l'Essonne 5 novembre 2015

PROCES-VERBAL

PERSONNES PRESENTES

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
Etat	Préfecture de l'Essonne	Sous-préfecture Palaiseau	Chantal CASTELNOT	Sous-Préfète
			Françoise TOURNEMINE	Instructeur bureau actions interministérielles et environnement
		Direction relations avec collectivités locales bureau enquêtes publiques, des activités foncières et industrielles	Mireille FARGE	Chef de bureau
		Direction relations avec collectivités locales bureau enquêtes publiques, des activités foncières et industrielles	Odile VERHAEGHE	Chef section activités foncières
		Direction relations avec collectivités locales bureau enquêtes publiques, des activités foncières et industrielles	Danielle ANDRE	Instructeur section activités foncières
	Préfecture des Hauts-de- Seine	Direction réglementation et environnement Bureau élections et libertés publiques	Agnès BRUGGMANN	Chef de section enquêtes publiques et actions foncières
		Sous-préfecture Antony	Jocelyne RIGAL- SASTOURNE	Chargée de mission coordination interministérielle
	DDT Essonne		Olivier de SORAS	Directeur adjoint
		Service territoires et prospective	Amandine CABRIT	Chef du service
		Bureau planification territoriale Nord	Pierre RAMEL	Adjoint au chef du bureau
	UT DRIEA Hauts-de- Seine	Pôle urbanisme et planification	Jean-Victor MICHEL	Chef du pôle
			Thibaut DUPUCH	Instructeur
	UT DRIEE Essonne		Sophie PIERRET	Adjointe au chef de l'unité
STAP Essonne			Absent excusé	

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
_	Antony		Philippe MARTIN	Adjoint au maire en charge de l'urbanisme
		Service de l'urbanisme	Eric BRERO	Chef de service
	Gif-sur-Yvette	Direction de l'urbanisme et de l'aménagement	Hedwige HUE	Adjointe â la directrice
	Massy	Direction de l'urbanisme	Frédéric COGNÉ	
			Pierre BERTIAUX	Adjoint au maire en charge de l'urbanisme et de l'aménagement durable
	Orsay		Baptiste DANEL	Chef de service
Communes		Service aménagement durable et prospective territoriale	Emilien METTLER	Chef de projet urbanisme opérationnel et aménagement
Co	Palaiseau	Service développement urbain	Charly GUILLARD	Responsable
			Christian PAGE	Maire
_	Saclay		Jean-Luc CURAT	Adjoint au maire en charge de l'urbanisme
	Villiers-le-Bâcle		Estelle GAUTHIER- LAFAYE	Directrice Générale des Services
		Service de l'urbanisme	Morgane LARDANT	Responsable urbanisme
	Wissous		Dominique BOULEY	1 ^{er} adjoint au maire en charge de l'urbanisme
	Wissous		Sylvie ARDELLIER	Directrice Générale des Services
EPCI	Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay	Direction des transports et déplacements	Emmanuel PRIVAT	Directeur
		Pôle urbanisme et prospective territoriale	Dominika DORAND- BRUKALSKA	Directrice adjointe
	Communauté d'Agglomération des Hauts-de-Bièvre	Direction du développement économique et de l'aménagement	Agnès GUINNEPAIN- BROSSARD	Chargée de mission aménagement et développement économique
	Etablissement Public Paris-Saclay	Direction de l'aménagement	Pénélope HUREAUX	Chargée de projets

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION	
PNR	PNR Haute Vallée de Chevreuse		Jennifer BUREAU	Chargé de mission urbanisme	
CD	Conseil Départemental de l'Essonne	Direction des Déplacements	Thierry MAS- MAURY	Chef du service grands projets et foncier	
	Conseil Départemental des Hauts-de-Seine	Direction des infrastructures de transport	Pierre-Yves ROUX		
		Direction du développement et de l'aménagement Service de l'aménagement opérationnel	Jean-Pierre WARIN		
	Chambre d'Agriculture d'Ile- de-France	Bureau Aménagement Service entreprise et territoire	Ludovic DE MIRIBEL	Responsable	
Chambres Consulaires	Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne	Absent excusé			
	Chambre de Commerce et d'Industrie des Hauts-de-Seine	Service études et collectivités locales	Julien MAGNAC	Chargé d'études en urbanisme	
	Chambre des métiers et de l'artisanat de l'Essonne	Service économique	Serge GATEFAIT	Directeur	
Maîtrise d'ouvrage	Société du Grand Paris	Direction de la valorisation et du patrimoine	Gabriel CHARASSE	Chargé de mission	
			Amélie MONTPERT	Setec Organisation (AMO Société du Grand Paris)	
		Direction des relations territoriales	Antoine DUPIN	Directeur	
		Direction juridique	Mme Catherine HO - THANH	Responsable juridique	
		Direction des relations territoriales	Stephen GRIFFAUD	Setec Organisation (AMO Société du Grand Paris)	
		Direction du programme	Thomas SORINE	Responsable développement gares	
	Erea-conseil (AMO)	Pôle urbanisme, mobilités, aménagement	Philippe PARIS	Directeur	

PRÉAMBULE

Madame CASTELNOT, sous-préfète de l'arrondissement de Palaiseau, accueille les participants à la réunion et propose un tour de table afin que chacun se présente.

Elle rappelle l'importance du projet de réseau de transport public du Grand Paris, et plus particulièrement de la ligne 18 reliant les gares « Aéroport d'Orly » à « Versailles Chantiers » dont l'enjeu est de desservir et désenclaver le territoire de Paris-Saclay au profit des activités existantes et du développement du plateau, comme des habitants actuels ou futurs. En perspective de la déclaration d'utilité publique du projet, un certain nombre de procédures administratives sont nécessaires dont la mise en comptabilité des documents d'urbanisme ne permettant pas la réalisation du projet dans un certain nombre de communes traversées.

Cette réunion en fait partie, elle concerne les sept communes du département de l'Essonne traversées par le projet (Wissous, Massy, Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay et Villiers-le-Bâcle) et une commune du département des Hauts-de-Seine (Antony). Cette réunion d'examen conjoint, prévue par le code de l'urbanisme, a pour objet de présenter à ces communes, ainsi qu'aux autres personnes publiques associées, les évolutions du contenu de leur PLU qu'entraîne le projet.

Elle laisse le soin à Monsieur DUPIN, directeur des relations institutionnelles de la Société du Grand Paris, de présenter plus en détail le projet et cette procédure.

Monsieur DUPIN rappelle que la section Orly-CEA, plus particulièrement concernée aujourd'hui, est prévue pour entrer en service à l'horizon 2024, et la section CEA-Versailles sera opérationnelle en 2030. Cette section s'inscrit dans le cadre de l'ouverture concomitante des lignes du Sud de la région parisienne : la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Orly et la création de la ligne 15 Sud, mais aussi des liaisons vers l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle.

Cette réunion d'examen conjoint est l'une des étapes de la procédure unique de déclaration d'utilité publique qui concerne toute la ligne, d'Orly à Versailles et qui doit conduire à une enquête publique prévue pour le printemps 2016.

Il conclut en soulignant l'enjeu de la réalisation de la ligne 18 qui est essentielle pour la desserte et le désenclavement du plateau de Saclay, des habitants du territoire et de l'opération d'intérêt national.

PREMIÈRE PARTIE

TRONC COMMUN: LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE TRONÇON

1 LES DÉTAILS DU PROJET

M. CHARASSE, chargé de mission à la direction de la valorisation et du patrimoine de la Société du Grand Paris, débute son exposé en rappelant que cette mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'inscrit dans la procédure unique de déclaration d'utilité publique qui concerne toute la ligne, d'Orly à Versailles. Il précise ensuite deux particularités du dossier en termes de périmètre juridique :

- La gare d'« Aéroport d'Orly », déjà couverte par le dossier de DUP de la ligne 14 sud.
- La gare de « CEA Saint-Aubin » qui est traitée uniquement sous forme de mesures conservatoires en vue de sa réalisation dans un second temps, en raison de servitudes nucléaires existantes liées à la présence du centre d'énergie atomique à Saclay interdisant en l'état actuel l'implantation d'établissements recevant du public.

Il présente ensuite les principales étapes de la procédure d'études et de déclaration d'utilité publique de la ligne 18 :

- La concertation publique préalable qui s'est déroulée en mai-juin 2015.
- La transmission du projet de dossier au préfet de région pour avis de complétude qui a eu lieu mi-juin 2015.
- L'instruction du projet de dossier (avis préalable du STIF, AE, CIA, CGI...) qui s'est effectuée de juin à septembre 2015.
- La présente réunion d'examen conjoint pour les départements de l'Essonne et des Hauts-de-Seine (qui a été précédée de la même réunion pour les Yvelines le 25 septembre dernier).
- L'enquête publique préalable à DUP qui devrait débuter en mars 2016.
- La saisine des conseils municipaux après enquête pour avis sur la MECDU qui devrait intervenir mi 2016.
- La déclaration d'utilité publique (par décret en Conseil d'Etat) qui serait obtenue fin 2016.

2 OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ ET DOCUMENTS D'URBANISME CONCERNÉS

M. CHARASSE présente l'objet et la méthodologie de la mise en compatibilité. Cette procédure a pour objet de permettre la réalisation, dans le cadre de l'application du code de l'urbanisme, de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif », en adaptant les dispositions existantes dans les différentes pièces des documents d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet.

Dans les 14 communes traversées, 12 dossiers de mise en compatibilité sont nécessaires pour les documents d'urbanismes existants.

Pour le département de l'Essonne, le PLU de Paray-Vieille-Poste est compatible avec le projet et n'est pas concerné par la procédure.

Les documents supracommunaux ont été examinés :

- Aucun SCOT approuvé ou en cours d'élaboration n'est concerné par le tracé.
- le SDRIF de 2013, qui constitue le schéma directeur en vigueur à l'échelle régionale, est explicitement compatible avec le projet.

Il rappelle que la DUP du projet ne peut pas être prise si le projet est contraire à des dispositions en vigueur dans les documents d'urbanisme concernés. La mise en compatibilité vise à adapter les documents pour permettre la réalisation du projet (gares, tunnel, viaduc, ouvrages annexes) dans le cadre de l'application du code de l'urbanisme. Les composantes techniques du projet qui peuvent conduire à une mise en compatibilité sont les suivantes :

- Les gares, de deux types :
 - Les gares souterraines: composées de la partie souterraine de la gare, dont les dimensions sont de 60 x 25 m environ, et de l'émergence de la gare, qui assure l'accès au réseau depuis l'espace public (pouvant également accueillir des locaux associés: locaux d'exploitation, locaux techniques, commerces, espaces de services...).
 - Les gares aériennes (Palaiseau et Orsay-Gif, ainsi qu'ultérieurement CEA Saint-Aubin), composées de la boîte gare et du bâtiment voyageurs.
- La section courante de l'infrastructure en souterrain, située à des profondeurs variables à plus de 15 mètres sous le niveau du terrain naturel. Le tunnel monotube permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation.
- La section courante de l'infrastructure en aérien : le viaduc est d'un seul tenant entre l'Ecole polytechnique, à Palaiseau, et Magny-les-Hameaux, il est d'une longueur totale de 13,9 km et d'une hauteur maximale de l'ordre de 10 mètres.
- Les ouvrages techniques annexes: puits de ventilation, accès pompiers (tous les 800 m), accès aux ouvrages d'épuisement, postes de redressement, etc. Ces ouvrages, sans élévation par rapport au niveau du sol, seront implantés le plus souvent dans des espaces publics.

■ Le site de maintenance et de remisage de Palaiseau.

Il décrit ensuite la méthodologie appliquée pour construire les différents dossiers de mise en comptabilité, définie en concertation avec la DRIEA lors de l'établissement du dossier d'enquête ligne rouge - 15 sud.

Pour les PLU des communes traversées, différentes pièces sont analysées et éventuellement modifiées :

■ Le rapport de présentation, pour y inclure un « exposé des motifs » explicitant la logique des changements apportés par la MECDU.

■ Le plan de zonage :

- Il n'est pas apparu utile de retenir l'inscription d'emplacements réservés (ER) pour les parties en souterrain du projet ainsi que pour les éléments techniques et les gares implantées en zone urbaine. Seules les composantes aériennes dans les zones agricoles ou naturelles font l'objet de la création d'un emplacement réservé.
- Des ajustements ponctuels ont pu également être réalisés sur d'autres ER qui bloqueraient la réalisation du projet ainsi que sur des espaces boisés classés (EBC).
- Le règlement, pour insérer uniquement des règles spécifiques aux <u>« constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris »</u>, les articles suivants ont pu être mis en compatibilité :
 - Des articles 1 et 2 pour toutes les zones traversées (en surface ou en souterrain).
 - Des articles 6, 7, 8, 9, 10, 12 et 13 pour les zones où seront localisées des ouvrages techniques annexes ou des gares (souterraines ou émergentes).
 - Des articles 4, 8 et 11 pour les zones où s'implanteront les sections en aérien et le site de maintenance.
- Les servitudes et autres contraintes réglementaires, avec la modification si besoin des autres protections réglementaires figurant dans les documents graphiques (protections au titre du L123-1-5...) qui bloqueraient le projet.

DEUXIÈME PARTIE

PRÉSENTATION DE LA PROCÉDURE SUR LA COMMUNE DE WISSOUS

La mise en compatibilité porte sur le PLU issu de la modification du 5 juillet 2012.

1 L'IMPACT DU PROJET SUR LA COMMUNE

M. PARIS précise que la commune est concernée par :

- La section courante en souterrain de l'infrastructure.
- Quatre ouvrages techniques annexes (OA « Wissous Ouest », OA « Wissous centre », OA « Wissous 1 et 2 »).

Le tracé est implanté sur sept zones distinctes du PLU de la ville de Wissous : six zones urbaines et une zone naturelle. L'analyse de leur règlement écrit montre que celui-ci est totalement compatible et qu'il ne nécessite pas d'évolutions.

2 EVOLUTIONS APPORTÉES AU PLU DE LA COMMUNE

Le **rapport de présentation** a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du code de l'urbanisme.

Sur le plan de zonage, les modifications apportées sont les suivantes :

- Réduction d'un espace boisé classé situé en bordure de l'autoroute A 6 d'environ 800 m² pour l'implantation de l'OA « Wissous Ouest ».
- Création de trois emplacements réservés sous les emprises des ouvrages techniques annexes situés en zone naturelle :
 - ER n°17 d'une superficie totale d'environ 3 200 m²;
 - ER n°18 d'une superficie totale d'environ 1 500 m²;
 - ER n°19 d'une superficie totale d'environ 800 m².

3 TEMPS D'ÉCHANGES

Madame la sous-préfète invite les participants à faire part de leurs observations.

La ville de Wissous n'a pas d'observations sur les éléments de mise en compatibilité liés à la ligne 18. En revanche, lors de la réunion publique qui s'est tenue à Wissous, la ville a déjà exposé ses réserves contre le projet sur territoire communal et ne souhaite pas revenir dessus. La collectivité se réserve le droit d'intervenir sur les éléments du projet au cours de l'enquête publique.

Madame la sous-préfète prend acte de cet avis.

PRÉSENTATION DE LA PROCÉDURE SUR LA COMMUNE D'ANTONY

La mise en compatibilité porte sur le PLU issu de la modification du 26 septembre 2013.

1 L'IMPACT DU PROJET SUR LA COMMUNE

M. PARIS précise que la commune est concernée par :

- La section courante en souterrain de l'infrastructure.
- La gare « Antonypôle ».

Deux zones du PLU sont concernées par le projet :

- La **zone UD** : le règlement d'urbanisme précise « qu'il s'agit principalement d'une zone résidentielle ». Elle est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.
- La zone UFa : elle « correspond à l'ancienne zone industrielle d'ANTONY ». Elle est concernée par la section courante de l'infrastructure en souterrain et par la gare « Antonypôle ».

2 EVOLUTIONS APPORTÉES AU PLU DE LA COMMUNE

Le rapport de présentation a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du code de l'urbanisme.

Dans le règlement, les modifications ne concernent que la zone UFa et sont les suivantes :

- Les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
- 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 12 afin de dispenser les locaux affectés aux commerces pouvant faire partie du programme des gares des obligations en termes de superficies affectées au stationnement.
- L'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles quantitatives qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du réseau de transport public du Grand Paris présentes en surface.

3 TEMPS D'ÉCHANGES

Madame la sous-préfète invite les participants à faire part de leurs observations.

M. CHARASSE attire l'attention sur le fait que des locaux affectés aux commerces pourront faire partie du programme des gares (commerces au service des voyageurs) et qu'il en a été tenu compte dans l'analyse des articles des différents documents. C'est pour cette raison qu'il est apparu nécessaire de faire évoluer l'article 12. Ce traitement résulte du retour d'expérience issu des premiers dépôts de permis de construire des gares de la ligne 15 Sud.

La ville d'Antony, n'a pas de remarques sur le dossier de mise en compatibilité.. Elle réaffirme son adhésion complète au projet qui est fondamental pour le désenclavement du sud de la ville et, plus largement, pour désengorger le RER B actuellement saturé.

A la question de l'absence d'emplacement réservé pour la gare « Antonypôle », M. CHARASSE indique qu'en zone urbaine, la SGP n'a pas pris le parti d'instaurer cet outil de réservation foncière.

Madame la sous-préfète prend acte de ces échanges.

PRÉSENTATION DE LA PROCÉDURE SUR LA COMMUNE DE MASSY

La mise en compatibilité porte sur le PLU mis en compatibilité pour la DUP du Tram-Train Massy-Evry par arrêté préfectoral du 22 août 2013.

1 L'IMPACT DU PROJET SUR LA COMMUNE

Mme MONTPERT précise que la commune est concernée par :

- La section souterraine courante de l'infrastructure.
- Les gares de « Massy-Palaiseau » et « Massy Opéra ».
- Quatre ouvrages techniques annexes (OA « Point P », OA « Mairie de Massy », OA « Gilbert » et OA « Puits RN 20 »).

Sept zones du PLU sont concernées par le projet :

- La zone UA (secteurs UAa, UAb et UAc): elle comprend « les quartiers d'ambiance urbaine traditionnelle avec des rues définies par une implantation des constructions en limite des voies ». Les secteurs UAa et UAb correspondent aux zone A et B de la ZPPAUP. Le secteur UAc correspond à une partie de l'ancienne ZAC « Centre-ville » (et zone D de la ZPPAUP), aux logements collectifs du quartier du Pileu et à ceux situés face à la gare de Massy-Palaiseau Ouest. La zone est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.
- La zone UC (secteurs UCa et UCr): il s'agit de la zone urbaine composée d'immeubles d'habitations collectifs. Dans le secteur UCa (Massy-Opéra), seuls sont autorisés le réaménagement des bâtiments existants, la construction et l'extension des constructions d'intérêt collectif. Le secteur UCr dans le quartier de Massy-Opéra permet à la fois l'évolution du quartier constitué et une part de renouvellement urbain. La zone est concernée par l'infrastructure en souterrain, la gare « Massy Opéra » et deux ouvrages techniques annexes (OA « Mairie de Massy » et OA « Puits RN 20 »).
- La zone UE (secteurs UEf et UEg): elle « a vocation à accueillir des activités diverses ». Le secteur UEf est réservé au fonctionnement du service public ferroviaire et aux constructions, installations et dépôts d'activités liés. Le secteur UEg pourra accueillir la plate-forme multimodale des gares. Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain, la gare « Massy Palaiseau » et un AO (OA « Point P »).
- La zone UR: elle couvre « les quartiers d'extension urbaine à dominante résidentielle, caractérisés par une implantation en retrait des voies, avec des discontinuités latérales plus ou moins marquées ». Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain et un ouvrage technique annexe (OA « Gilbert »).
- La zone 1UPA (secteur 1UPAa): « il s'agit d'une des zones de la ZAC Place Victor Basch approuvée par délibération du conseil municipal du 10 avril 1991 ». Elle est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.
- La zone 4UPB: « il s'agit d'une des zones de la ZAC Carnot-Gare TGV approuvée par délibération du conseil municipal du 9 février 1995 ». Elle est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.

 13/32

■ La zone N (secteur NL): « la zone N correspond à des secteurs protégés au titre de leur caractère naturel qui doivent être préservés. C'est pourquoi seules les installations et constructions liées aux sports et aux loisirs y sont admises sous conditions dans certains secteurs ». Les secteurs NL correspondent au parc omnisports Pierre de Coubertin, au parc Georges Brassens et au parc de la Blanchette. La zone est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.

2 EVOLUTIONS APPORTÉES AU PLU DE LA COMMUNE

Le rapport de présentation a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du code de l'urbanisme.

Dans le **règlement**, les modifications ne concernent que **cinq zones** (à l'exception des zones UA et 4UPB) et sont les suivantes :

■ Dans la zone UC sont modifiés :

- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
- L'article 12 afin de permettre aux locaux affectés aux commerces, pouvant faire partie du programme des gares, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et les deux roues en fonction des besoins de la construction.

■ Dans la zone UE sont modifiés :

- l'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP dans les secteurs UEf et UEg.
- 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'emprises au sol qui empêcheraient la réalisation du projet de terrain d'assiette de l'infrastructure.
- L'article 12 afin de permettre aux locaux affectés aux commerces, pouvant faire partie du programme des gares, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et les deux roues en fonction des besoins de la construction.

■ Dans la zone UR sont modifiés :

- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les deux roues en fonction des besoins de la construction.
- L'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles de replantation qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques

techniques des composantes du réseau de transport public du Grand Paris présentes en surface.

- Dans la zone UPa est uniquement modifié l'article 2 afin d'autoriser sous conditions les constructions et installations nécessaires au RTGP dans les secteurs soumis aux risques d'inondation.
- Dans la zone N est uniquement modifié l'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP (sous réserve qu'elles ne portent pas atteinte à la qualité paysagère et écologique de ces espaces).

Sur le **plan de zonage**, les modifications apportées pour permettre l'implantation de l'OA « Point P » sont les suivantes :

- L'emplacement réservé n°29 destiné à la « Station BP UEF Aménagement de voirie d'accès au secteur Vilmorin 4 » au bénéfice de la commune, est réduit sur une surface d'environ 900 m².
- Le périmètre de constructibilité limitée défini selon l'article L. 123-2a du code de l'urbanisme est réduit sur une superficie d'environ 900 m².

3 TEMPS D'ÉCHANGES

Madame la sous-préfète invite les participants à faire part de leurs observations.

La ville de Massy informe qu'elle n'a pas d'observations sur les éléments de la mise en compatibilité du PLU en vigueur. Elle précise que le PLU est actuellement en procédure de révision dont l'approbation est prévue en décembre. Les évolutions présentées par le dossier de MECDU ont été prises en compte dans le PLU révisé.

Madame la sous-préfète prend acte de cet avis.

Présentation de la procédure sur la commune de Palaiseau

La mise en compatibilité porte sur le PLU issu de la révision simplifiée du 26 juin 2013.

1 L'IMPACT DU PROJET SUR LA COMMUNE

M. CHARASSE précise que la commune est concernée par :

- La section courante en souterrain de l'infrastructure.
- La section courante en aérien de l'infrastructure.
- La gare de « *Palaiseau* ».
- Trois ouvrages techniques annexes (OA « Camille Claudel », OA « 3F » et OA « Pied de Plateau »).
- Le SMR/SMI en bordure de la RD 36, au nord de l'Ecole polytechnique, d'une superficie d'environ 8 ha.

Sept zones du PLU sont concernées par le projet :

- La zone UB (secteurs UBa et UBc): il s'agit d'une « zone urbaine constituant un axe principal de la ville permettant une évolution du bâti et un aménagement qualitatif des espaces publics. Elle concerne principalement les avenues de Stalingrad, des Alliés et du 8 mai ». Elle est constituée par le secteur UBa, situé notamment le long de l'avenue de Stalingrad et de l'avenue des Alliés et le secteur UBc « favorisant une plus grande mixité urbaine et une transition avec la zone UA du centre traditionnel ». La zone est concernée par le tracé en souterrain et un ouvrage technique annexe (OA « Pied de Plateau »).
- La zone UH: « cette zone correspond aux secteurs comprenant de l'habitat individuel isolé ou groupé et de l'habitat collectif ». Elle est concernée par le tracé en souterrain et un ouvrage technique annexe (OA « 3F»).
- La zone UM: elle est dédiée « principalement au service public ferroviaire SNCF/RATP dans le secteur urbain ». Elle est uniquement concernée par le tracé en souterrain.
- La zone UX (Les secteurs UX1, UX2a et UX3): elle « correspond à la majeure partie du quartier de l'Ecole polytechnique (...) destinée à accueillir la réalisation d'un quartier mixte, inscrit dans le cadre du grand projet du plateau de Saclay ». Le secteur UX1 correspond au cœur du futur quartier, le secteur UX2a correspond à la grande majorité du territoire du futur quartier et le secteur UX3 correspond aux parties sud et nord du quartier, marquant une transition avec les espaces agricoles. La zone est concernée par le tracé en viaduc, par la gare de « Palaiseau » et par une partie des emprises du SMR/SMI.
- La zone 1AUH (secteur 1AUHc): elle « a pour vocation l'accueil de logements, de services, d'équipements collectifs et de commerces sur le site du Haut-Pileu, au nord du plateau de Palaiseau et sur le site du quartier du lycée, dans le

16/32

prolongement des quartiers existants ». Le secteur 1AUHc couvre des ensembles à vocation mixte et d'habitat plus dense. La zone est concernée par le tracé en souterrain et en tranchée couverte ainsi qu'un ouvrage annexe (OA « Camille Claudel »).

- La zone A: elle « correspond à l'aire des cultures agricoles du plateau de Palaiseau ». Elle est concernée, d'une part, par le tracé en viaduc et, d'autre part, par une partie des emprises du SMR/SMI.
- La zone N: « cette zone est inconstructible pour des raisons de protection des sites et paysages ». Elle est concernée, d'une part par le tracé à la fois en souterrain, en viaduc et en tranchée couverte et ouverte, d'autre part, par une partie des emprises du SMR/SMI.

2 EVOLUTIONS APPORTÉES AU PLU DE LA COMMUNE

Le **rapport de présentation** a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du code de l'urbanisme.

Dans le règlement, les modifications sont les suivantes :

■ Dans la **zone UB** sont modifiés :

- Les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les deux roues en fonction des besoins de la construction.
- L'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles quantitatives qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du réseau de transport public du Grand Paris présentes en surface.

■ Dans la zone UH sont modifiés :

- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
- L'article 9 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles d'emprises au sol qui empêcheraient la réalisation du projet de terrain d'assiette de l'infrastructure.
- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les deux roues en fonction des besoins de la construction.
- L'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles quantitatives qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques

techniques des composantes du réseau de transport public du Grand Paris présentes en surface.

- Dans la zone UM les modifications apportées initialement dans le dossier reçu étaient les suivantes (elles étaient liées à la création d'un secteur spécifique UMgp destiné à accueillir spécifiquement les emprises du SMR/SMI) :
 - L'article 2 afin de préciser la vocation du nouveau secteur UMgp, destiné à accueillir uniquement les constructions et installations nécessaires au RTGP.
 - L'article 4 afin de ne pas imposer au projet, dans le secteur UMgp, d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien.
 - Les articles 6 et 7 afin d'autoriser dans le secteur UMgp les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - L'article 8, afin de lever dans le secteur UMgp 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 11, afin de ne pas imposer dans le secteur UMgp des dispositions concernant le traitement des clôtures qui seraient incompatibles avec les besoins du projet.
 - L'article 12 afin de permettre, dans le secteur UMgp, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et les deux roues en fonction des besoins de la construction.

Toutefois, suite à des échanges entre la SGP et l'établissement public Paris-Saclay, M. CHARASSE attire l'attention sur une évolution du contenu du dossier quant à la gestion réglementaire des emprises du SMR/SMI: le choix initial de créer un nouveau secteur UMgp dédié spécifiquement aux constructions et installations nécessaires au RTGP est abandonné au profit de la création d'un **nouveau sous-secteur UX2agp** du secteur UX2a existant déjà et qui apparaît plus adapté à la nature des constructions envisagées.

Aussi, en raison de cette évolution, la mise en compatibilité des différents articles de la zone UM cités ci-dessus ne s'avère plus nécessaire.

- Dans la **zone UX** les modifications apportées initialement dans le dossier reçu étaient les suivantes :
 - 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 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
 - 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.

18/32

- L'article 12 afin de permettre aux locaux affectés aux commerces, pouvant faire partie du programme des gares, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et les deux roues en fonction des besoins de la construction.
- L'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles quantitatives qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du réseau de transport public du Grand Paris présentes en surface.

Après échanges avec l'établissement public Paris-Saclay, le reclassement des emprises du SMR/SMI dans le nouveau sous-secteur UX2agp a les incidences supplémentaires suivantes sur le règlement de la zone UX:

- L'introduction « caractère de la zone UX » est complétée, à l'alinéa définissant la vocation du secteur UX2a, par celle du sous-secteur UX2agp : « le sous-secteur UX2agp est destiné à accueillir spécifiquement les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dont, plus particulièrement, le site de maintenance et de remisage ».
- Afin de garantir la meilleure insertion possible du projet dans son environnement en travaillant avec les acteurs du territoire, les articles UX 11 et UX 13 sont modifiés comme suit :

<u>Pour l'article UX 11</u>: « Dans le sous-secteur UX2agp, des dispositions différentes pourront s'appliquer pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, pour lesquelles les clôtures seront conçues pour participer à la composition urbaine structurée par les espaces publics qui les entourent ».

Pour l'article UX 13: « Dans le sous-secteur UX2agp, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu environnant ».

- Dans la zone 1AUH est uniquement modifié l'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour deux roues en fonction des besoins de la construction.
- Dans la zone A sont modifiés :
 - L'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP, au titre des équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.
 - 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.
 - Les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.

 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.

■ Dans la zone N sont modifiés :

- L'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP, au titre des équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.
- 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.
- Les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
- L'article 9 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles d'emprises au sol qui empêcheraient la réalisation du projet de terrain d'assiette de l'infrastructure.
- 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 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles quantitatives qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du réseau de transport public du Grand Paris présentes en surface.

Sur le plan de zonage, les modifications apportées initialement dans le dossier reçu étaient les suivantes :

■ Modification de:

- L'emplacement réservé 3A, destiné à l'A 87 au bénéfice de l'Etat, sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et du SMR/SMI.
 Cet emplacement réservé est réduit sur une surface totale d'environ 0,7 ha;
- Un espace boisé classé situé en bordure de la RD 36 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et du SMR/SMI. Cet EBC est réduit sur une surface totale d'environ 2,4 ha;
- Un espace vert à valoriser identifié au titre de l'article L. 123-1-5-III 2° (anciennement L. 123-1-5-7°) du code de l'urbanisme sous les emprises d'un ouvrage technique annexe. Cet espace vert est réduit sur une surface totale d'environ 800 m².
- Création d'un **nouvel emplacement réservé** (environ 4,1 ha) au bénéfice de la SGP pour la section de l'infrastructure en viaduc et pour la gare de « *Palaiseau* ».
- Création d'un nouveau secteur UMgp au sein de la zone UM, spécifiquement dédié aux installations du SMR/SMI (surface d'environ 8 ha).

Toutefois, après échanges avec l'établissement public Paris-Saclay, il est proposé de reclasser les emprises du SMR/SMI en secteur UX2agp, en lieu et place du secteur Umgp.

3 TEMPS D'ÉCHANGES

Madame la sous-préfète invite les participants à faire part de leurs observations.

La ville accompagne bien le projet de ligne et elle n'a pas d'observations sur les ajustements réglementaires du dossier de MECDU et sur les propositions d'évolution du contenu du dossier qui viennent d'être évoquées. Par contre, elle est opposée à l'implantation du SMR/SMI sur le site retenu, pour des raisons d'insertion dans son environnement, mais aussi car cela complexifie considérablement la réflexion engagée sur l'articulation entre les deux principaux pôles en cours de développement : quartiers Camille Claudel à l'est et l'École polytechnique.

Elle réitère ses demandes d'étude de sites alternatifs.

La représentante de l'établissement public Paris-Saclay (EPPS) rappelle que son organisme est très attaché à la réalisation de la ligne 18 qui est essentielle à la réussite des projets urbains en cours.

M. SORINE indique que le dossier d'enquête publique a évalué quatre sites potentiels pour l'implantation du SMR/SMI sur le tracé retenu et l'analyse multicritère a conduit à choisir ce site. C'est donc bien avec ce projet que le dossier d'enquête publique a été remis au préfet de région.

Il précise que des solutions existent pour une bonne intégration dans le projet global porté par l'EPPS. Les évolutions des éléments de mise en compatibilité proposées à ce jour vont dans le sens d'un travail collaboratif visant à assurer la compatibilité des différents projets sur ce territoire.

M. DUPIN rappelle, quant à lui, que le site de maintenance et de remisage proposera de 250 à 300 emplois. Il confirme l'engagement de la SGP à poursuivre le travail avec la ville de Palaiseau et que tous les efforts seront faits pour garantir son intégration dans le paysage urbain et paysager de la commune de Palaiseau.

La représentante de la DDT de l'Essonne formule la demande de modification ponctuelle du dossier de MECDU sur la rédaction des articles 6 et 7 en zones N et A : afin de lever toute ambiguïté, il conviendrait de modifier le titre des compléments ajoutés par la MECDU en visant spécifiquement que les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».

M. CHARASSE prend acte de la demande et la correction sera effectuée.

Madame la sous-préfète prend acte de cet avis.

PRÉSENTATION DE LA PROCÉDURE SUR LA COMMUNE D'ORSAY

La mise en compatibilité porte sur le PLU mis en compatibilité pour la DUP du projet d'aménagement du Moulon par arrêté préfectoral du 16 juillet 2013.

1 L'IMPACT DU PROJET SUR LA COMMUNE

Mme MONTPERT précise que la commune est concernée par :

- La section courante en aérien de l'infrastructure.
- La gare « Orsay Gif ».

Quatre zones du PLU sont concernées par le projet :

- La zone UM (secteur UM5): elle « correspond aux espaces urbanisés et à urbaniser du projet urbain de Moulon, à l'exception du quartier Joliot-Curie qui est régi par une zone spécifique (...). Elle est décomposée en 2 secteurs UM3 et UM5, correspondant à des variations de la hauteur des constructions à l'intérieur de la zone UM ». La zone est concernée, d'une part, par le tracé en viaduc et, d'autre part, par la gare « Orsay Gif ».
- La zone AU: il s'agit d'un « secteur d'urbanisation future à vocation économique et d'équipements non ouvert à l'urbanisation ». Elle est uniquement concernée par la section courante en viaduc.
- La zone N: il s'agit d'une « zone correspondant aux espaces naturels protégés. La zone N correspond aux espaces naturels et pour partie boisés de la commune, elle est inconstructible ». Elle est uniquement concernée par la section courante en viaduc.
- La zone NF: elle « correspond à des espaces naturels en rebord des coteaux ayant un caractère boisé. Il s'agit d'espaces boisés à préserver ou à créer ». Elle est uniquement concernée par la section courante en viaduc.

2 EVOLUTIONS APPORTÉES AU PLU DE LA COMMUNE

Le rapport de présentation a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du code de l'urbanisme.

Dans le règlement, les modifications sont les suivantes :

- Dans la zone UM, sont modifiés :
 - 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 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
- 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 12 afin de permettre aux locaux affectés aux commerces, pouvant faire partie du programme des gares, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et les deux roues en fonction des besoins de la construction.

■ Dans la zone AU, sont modifiés :

 Les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.

■ Dans la zone N, sont modifiés :

- L'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP, au titre des équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.
- 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 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
- L'article 9 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles d'emprises au sol qui empêcheraient la réalisation du projet de 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.

■ Dans la zone NF, est modifié :

 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.

Sur le plan de zonage, les modifications apportées sont les suivantes :

■ Modification de:

 L'emplacement réservé n°29 destiné à la « création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles » au bénéfice de la commune, sur une surface d'environ 100 m²;

- Un espace boisé classé situé de part et d'autre de la RN 118 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. Cet EBC est réduit sur une surface totale d'environ 4000 m²;
- Deux espaces paysagers inconstructibles identifiés au titre de l'article L.
 123-1-5-III 2° (anciennement L. 123-1 7°) du code de l'urbanisme sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.
- Création d'un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la SGP (environ 2,6 ha) sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et de la gare « Orsay Gif ».

3 TEMPS D'ÉCHANGES

Madame la sous-préfète invite les participants à faire part de leurs observations.

La ville d'Orsay accompagne avec force ce projet indispensable pour les projets urbains sur le secteur de Corbeville. Il permettra en outre de résoudre les problèmes d'engorgement sur la RN 118 et sur les autres voies communales, particulièrement la rue Charles de Gaulle et la route de Versailles.

Dans ce contexte, l'insertion du projet devra également s'accompagner de l'aménagement de l'échangeur de Corbeville qui participera lui aussi à la fluidification de la circulation automobile sur la RN 118.

La ville rappelle enfin ses attentes fortes en matière de concertation sur les gares et leurs interfaces avec l'environnement urbain et sur la desserte locale.

M. DUPIN confirme que la SGP travaillera attentivement avec les villes sur la définition des gares aériennes afin de garantir leur insertion dans le paysage urbain et paysager des communes concernées. Une commission consultative va être rapidement mise en place pour informer et recueillir les avis très en amont des différents projets.

Madame la sous-préfète prend acte de ces échanges.

Présentation de la procédure sur la commune de Gif-sur-Yvette

La mise en compatibilité porte sur le PLU mis en compatibilité pour la DUP du projet d'aménagement du Moulon, prise par arrêté préfectoral du 24 juillet 2014.

1 L'IMPACT DU PROJET SUR LA COMMUNE

Mme MONTPERT précise que la commune est uniquement concernée par la section courante en aérien de l'infrastructure.

Une seule zone du PLU est concernée par le projet :

■ La zone UM (secteurs UM3 et UM5): elle « correspond aux espaces urbanisés ou à urbaniser du projet urbain du Moulon, à l'exception du quartier de Joliot-Curie qui est régi par une zone spécifique (...). Elle est décomposée en 3 secteurs UM3, UM4 et UM5, correspondant à des variations de la hauteur des constructions à l'intérieur de la zone UM ».

2 EVOLUTIONS APPORTÉES AU PLU DE LA COMMUNE

Le **rapport de présentation** a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du code de l'urbanisme.

Dans le règlement, les modifications apportées à la zone UM visent :

- 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 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.

Sur le plan de zonage, les modifications apportées sont les suivantes :

- Les protections paysagères inconstructibles identifiées en limite communale avec Saclay et aux abords de la « Rigole de Corbeville » sont réduites sur une surface d'environ 900 m² sous les emprises de la section courante en viaduc.
- Un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la SGP (environ 0,9 ha) est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.

3 TEMPS D'ÉCHANGES

Madame la sous-préfète invite les participants à faire part de leurs observations.

La commune de Gif-sur-Yvette est favorable au projet de ligne 18 et n'a aucune observation vis-à-vis du contenu du dossier.

Elle s'interroge sur la proposition d'évolution de l'article UM 7.

M. CHARASSE précise que, dans sa rédaction en vigueur, cet article impose un retrait par rapport aux limites séparatives de 3 m, alors que pour minimiser les emprises à acquérir, la SGP souhaite réduire celui-ci à 1 m au minimum ou proposer une implantation à l'alignement. Dans le cas présent, il s'agit d'une évolution très limitée puisque cela concerne uniquement l'infrastructure.

Madame la sous-préfète prend acte de ces échanges.

PRÉSENTATION DE LA PROCÉDURE SUR LA COMMUNE DE SACLAY

La mise en compatibilité porte sur le PLU approuvé par délibération du conseil municipal du 3 septembre 2013.

1 L'IMPACT DU PROJET SUR LA COMMUNE

M. CHARASSE précise que la commune est concernée par la section courante en aérien de l'infrastructure et par les mesures conservatoires pour la future gare.

Quatre zones du PLU sont concernées par le projet :

- La zone UI (secteur UIa) : « cette zone regroupe les zones d'activités de la commune. Des secteurs sont créés pour les grands secteurs d'activités : secteur UIa pour le CEA (...) ». Elle est uniquement concernée par la section courante en viaduc.
- La zone AU: « située entre le CEA et le carrefour du Christ, elle doit permettre de répondre aux besoins d'extension du CEA. Cette zone est pour le moment fermée à l'urbanisation notamment dans l'attente de la définition précise des projets de transports au niveau du Christ qui impactent le terrain et conditionnent aussi l'évolution du site ». Elle est concernée par la section courante en viaduc et les mesures conservatoires pour la future gare « CEA Saint-Aubin ».
- La zone N (secteur Na): « la zone N couvre des espaces naturels ou forestiers, équipés ou non qui, compte tenu soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels, doivent être préservés ». Le secteur Na correspond aux emprises des stations-service dans l'espace agricole. La zone est uniquement concernée par la section courante en viaduc.
- La zone A: « cette zone qui s'étend sur la majeure partie du territoire correspond à tous les espaces cultivés aujourd'hui. La zone A est dédiée à l'activité agricole et la constructibilité y est encadrée afin de permettre aux exploitations existantes d'évoluer, ou à des exploitations nouvelles de s'installer, tout en préservant le paysage et l'activité agricole ». Elle est uniquement concernée par la section courante en viaduc.

2 EVOLUTIONS APPORTÉES AU PLU DE LA COMMUNE

Le **rapport de présentation** a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du code de l'urbanisme.

Dans le règlement, les modifications sont les suivantes :

- Dans la zone UI, sont modifiés :
 - L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.

27/32

- L'article 9 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles d'emprises au sol qui empêcheraient la réalisation du projet de terrain d'assiette de l'infrastructure.
- L'article 13 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles quantitatives qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des composantes du réseau de transport public du Grand Paris présentes en surface.

■ Dans la zone AU, sont modifiés :

- 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 explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP, au titre des équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.
- Les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.

■ Dans la zone N, sont modifiés :

- L'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP, au titre des équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.
- Les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.
- L'article 9 afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles d'emprises au sol qui empêcheraient la réalisation du projet de 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.

■ Dans la **zone A**, sont modifiés :

- L'article 2 afin d'autoriser explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP, au titre des équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.
- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.

Sur le plan de zonage, les modifications apportées sont les suivantes :

- Réduction d'environ 2,6 ha de l'emplacement réservé n°9, destiné au doublement de la RD 36, au bénéfice du conseil départemental de l'Essonne, sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.
- Création d'un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la SGP (environ 4,6 ha) sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et des mesures conservatoires de la future gare. A la suite d'une erreur matérielle mineure dans le dossier, le dossier est complété par le plan incluant les mesures conservatoires de la gare dans le périmètre de ce nouvel emplacement réservé.

3 TEMPS D'ÉCHANGES

Madame la sous-préfète invite les participants à faire part de leurs observations.

M. CHARASSE rappelle qu'un certain nombre d'échanges a eu lieu entre la SGP et le département de l'Essonne concernant la superposition des deux ER, pour l'aménagement de la RD 36 et pour la SGP, qui ont conduit aux dispositions présentes dans le dossier.

Le représentant du département de l'Essonne confirme les échanges. Il souligne que les acquisitions foncières pour le projet d'aménagement de la RD36 sont sur le point de s'achever.

Le travail avec la SGP vise à s'assurer de la bonne coordination des deux opérations et des tracés. Il souhaite que cette bonne coordination se poursuive lors des études de maîtrise d'œuvre.

M. CHARASSE précise que, bien que ces projets cheminent ensemble de manière partenariale, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, la SGP est contrainte dans le dossier de mise en compatibilité de réduire sur les emprises du projet l'emplacement réservé au bénéfice du département afin de permettre réglementairement la réalisation de la ligne 18 sur le territoire de Saclay. Le dossier présenté par la SGP propose également la création sur ces mêmes emprises d'un emplacement réservé nouveau au bénéfice du projet de ligne 18.

Pour M. le maire de Saclay, ce partenariat est un véritable enjeu pour la réussite de l'ensemble des projets. Il s'interroge également sur l'aménagement de la place du Christ.

Le représentant du département confirme que cet aménagement de la place est bien prévu, même si la gare ne se fera pas suivant le même calendrier.

M. SORINE de la SGP confirme que les études de maîtrise d'œuvre lancées dès 2016 permettront d'identifier avec les partenaires les points d'interface qui conditionneront la réalisation de l'ensemble des projets.

M. le maire de Saclay s'interroge également sur la section de l'emplacement réservé le long de la RN 118 entre la station service et la ZPNAF. Une partie des emprises n'entame-t-elle pas la ZPNAF?

M. SORINE et M. CHARASSE confirment que le tracé tient bien compte de cette contrainte et n'empiète pas sur la ZPNAF.

Concernant la rédaction des évolutions apportées au règlement dans le cadre de la mise en compatibilité, M. le maire de Saclay indique que la ville n'est pas favorable à la suppression de toute contrainte et limite dans le PLU, et notamment concernant les règles de hauteur.

La ville d'Orsay demande également que des limites soient inscrites dans les articles mis en compatibilité de son PLU.

M. CHARASSE précise que les articles mis en compatibilité visent à s'affranchir des contraintes foncières pour ne pas acquérir plus que nécessaire en vue de limiter les incidences du projet. Par ailleurs, ces dispositions visent uniquement les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à l'exclusion de toute autre destination ou tout autre projet de construction.

M. le maire de Saclay ne souhaite pas avoir à lancer une deuxième révision du PLU afin d'intégrer la gare « CEA Saint-Aubin », présentée dans le présent dossier de DUP uniquement sous forme de mesures conservatoires.

M. SORINE rappelle que ce n'est pas la SGP qui conditionne cette question, mais les opérateurs nucléaires générant la servitude associée à leur activité. Les pouvoirs publics ont décidé de la mise à l'arrêt du réacteur nucléaire concerné à la fin de l'année 2015, entraînant à terme la disparition de ces servitudes après son démantèlement.

La représentante de la communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS) souhaite avoir des précisions sur les mesures conservatoires arrêtées pour cette future gare et s'interroge sur la création d'emplacement réservé qui lui serait destiné.

M. SORINE précise que les mesures conservatoires comprennent la structure de la gare et les installations nécessaires à l'exploitation de la ligne.

M. CHARASSE complète en montrant que l'emplacement réservé intègre les emprises du viaduc et des mesures conservatoires.

Madame la sous-préfète prend acte de ces échanges.

PRÉSENTATION DE LA PROCÉDURE SUR LA COMMUNE DE VILLIERS-LE-BÂCLE

La mise en compatibilité porte sur le PLU mis en compatibilité dans le cadre de la DUP du réaménagement de la RD 36 approuvé le 14 juin 2011.

1 L'IMPACT DU PROJET SUR LA COMMUNE

M. CHARASSE précise que la commune est uniquement concernée par la section courante en aérien de l'infrastructure.

Une zone du PLU sont concernées par le projet :

■ La zone A : elle correspond aux « grands espaces agricoles du Plateau ».

2 EVOLUTIONS APPORTÉES AU PLU DE LA COMMUNE

Le rapport de présentation a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de MECDU conformément aux dispositions du code de l'urbanisme.

Dans le règlement, les modifications ne concernent que la zone A et elles visent :

- 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 explicitement les constructions et installations nécessaires au RTGP, au titre des équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.

Sur le plan de zonage, des modifications sont apportées. Il s'agit de :

- La prise en compte du plan de zonage issu de la mise en compatibilité du 14 juin 2011. Ce plan a été reçu après la finalisation du dossier initialement transmis aux personnes publiques associées. Ainsi, il est proposé en séance de compléter ce dossier avec ce plan.
- La création d'un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la SGP (environ 5,3 ha) sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.
- La réduction de l'emplacement réservé n°7 au bénéfice du conseil départemental de l'Essonne sur cette même emprise (environ 5.3 ha).

3 TEMPS D'ÉCHANGES

Madame la sous-préfète invite les participants à faire part de leurs observations.

M. CHARASSE attire l'attention sur une évolution des documents graphiques. Le dossier de mise en compatibilité diffusé ne présentait pas le dernier document qui est issu de la MECDU du dossier de la DUP du réaménagement de la RD 36. Suite à la réception de ce plan faisant figurer l'emplacement réservé de la RD 36, il est donc proposé de modifier le dossier de mise en compatibilité en conséquence. Ce qui suppose la réduction de l'ER du conseil départemental et l'inscription de l'emplacement réservé au bénéfice de la SGP.

La commune indique qu'elle est favorable au principe de nouvelle ligne, mais elle est résolument contre la solution en aérien.

Pour le représentant du département de l'Essonne la situation est ici strictement identique à ce qui a été dit sur Saclay : une bonne coordination technique des deux projets est indispensable. Le représentant du département de l'Essonne n'émet pas de réserves à cette modification de l'emplacement réservé existant.

La CAPS renouvelle son avis très favorable au projet.

Madame la sous-préfète prend acte de ces échanges.

CONCLUSION

Madame la sous-préfète prend acte de l'ensemble des échanges et, après avoir remercié les participants, clôt la réunion.

Pour le préfet, la sous-préfète de Palaiseau

Chantal CASTELNOT



Procès verbal

Réunion d'examen conjoint pour la mise en compatibilité du PLU de Châteaufort

Préfecture des Yvelines 27 janvier 2016

sous la présidence Monsieur CONSTANT, Directeur de la réglementation et des élections à la Préfecture des Yvelines

Personnes présentes

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
Etat	Préfecture des Yvelines	Direction de la Réglementation et des Elections	Jean-Baptiste CONSTANT	Directeur
		Direction de la Réglementation et des Elections Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques	Véronique BOSSÉ	
		Direction de la Réglementation et des Elections Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques	Hélène ROSENSWEIG	
		Direction de la Réglementation et des Elections Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques	Catherine ALTAR	
	DDT 78	Unité planification	Yann GABRIEL	chargé d'études PLU
CR	Conseil Régional d'Île-de-France	Unité aménagement durable	Romain BENTEGEAT	Chargé de mission territorial
CD78	Conseil Départemental des Yvelines	Direction des Routes et des Transports	Corinne SENIQUETTE	Sous-Directrice de la Maîtrise d'Ouvrage
	Conseil Départemental de l'Essonne	Pôle Etudes, UTD Nord-Ouest	Corine CHAUVEL	Responsable
EPCI	Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc		Manuel PLUVINAGE	Directeur Général Adjoint
PNR	PNR Haute Vallée de Chevreuse		Mélanie RIAUTÉ	Chargée d'études urbanisme
Chambres Consulaires	Chambre d'Agriculture d'Île- de-France	Bureau Aménagement	Ludovic de MIRIBEL	Responsable

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
Maîtrise d'ouvrage	Société du Grand Paris	Direction de la valorisation et du patrimoine	Gabriel CHARASSE	Chargé de mission
			Amélie MONTPERT	Setec Organisation (AMO Société du Grand Paris)
		Direction des relations territoriales	Antoine DUPIN	Directeur
		Direction juridique	Catherine HO - THANH	Responsable juridique
	erea-conseil (AMO)	Pôle urbanisme, mobilités, aménagement	Philippe PARIS	Directeur

Préambule

Monsieur CONSTANT, directeur de la réglementation et des élections à la préfecture des Yvelines, préside cette réunion en l'absence de Monsieur CHARLES, secrétaire général de la préfecture des Yvelines.

En introduction, il rappelle l'historique de la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes du département des Yvelines (Châteaufort, Magnyles-Hameaux, Guyancourt et Versailles) traversées par le projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares « Aéroport d'Orly » à « Versailles Chantiers ».

Il précise qu'une première réunion d'examen conjoint s'est tenue le 25 septembre 2015 afin de réaliser l'examen conjoint des dossiers des quatre communes. Toutefois, l'articulation du projet de ligne 18 avec les projets étudiés par le Conseil départemental des Yvelines sur la commune de Châteaufort justifie la tenue de cette nouvelle réunion d'examen conjoint pour réexaminer la mise en compatibilité du PLU de cette seule commune.

Il informe les participants que la municipalité de Châteaufort a fait part par courrier de son opposition au projet sur son territoire, et de son refus de participer à la présente réunion.

Première partie

Rappel des principes de la mise en compatibilité

1. Rappel des grands traits du projet

Monsieur DUPIN rappelle les caractéristiques de la Ligne 18. Celle-ci desservira 10 gares entre « Aéroport d'Orly » et « Versailles Chantiers » sur 35 km de long dont 14 en aérien. Il rappelle que la gare d'« Aéroport d'Orly » ne fait pas partie du présent dossier, car elle a été portée par le dossier de DUP de la ligne 14 Sud.

Il rappelle également les principales étapes de la procédure d'études et de déclaration d'utilité publique de la ligne 18 :

- · La concertation publique préalable qui s'est déroulée en mai-juin 2015.
- La transmission du projet de dossier au préfet de région pour avis de complétude qui a eu lieu mi-juin 2015.
- L'instruction du projet de dossier (avis préalable du STIF, AE, CIA, CGI...) qui s'est effectuée de juin à septembre 2015.
- La présente réunion d'examen conjoint pour la commune de Châteaufort (qui fait suite aux précédentes réunions d'examen conjoint pour le Département des Yvelines du 25 septembre 2015 et pour l'Essonne du 5 novembre 2015);
- L'enquête publique préalable à DUP qui devrait se dérouler du **21 mars au 25 avril** prochains (l'arrêté sera pris dans les prochains jours).
- La saisine des conseils municipaux après enquête pour avis sur la MECDU qui devrait intervenir mi 2016.
- La Déclaration d'utilité publique (par décret en Conseil d'Etat) qui serait obtenue en début d'année 2017.

2. Objet de la mise en compatibilité

Monsieur DUPIN rappelle la raison d'être de cette nouvelle réunion d'examen conjoint : il est apparu nécessaire à la SGP que se tienne cette réunion complémentaire pour Châteaufort afin d'assurer la traduction réglementaire du travail entrepris depuis septembre dernier avec les services du Conseil Départemental des Yvelines, en permettant de valider techniquement la proposition d'emplacement réservé nécessaire au projet de la ligne 18 qui avait été proposée en septembre.

M. CHARASSE, Chargé de mission à la Direction de la valorisation et du patrimoine de la Société du Grand Paris, précise que sur les 14 communes traversées, 12 dossiers de mise en compatibilité sont nécessaires pour les documents d'urbanisme existants.

Le SDRIF est le seul document de planification supra-communal concerné et il est explicitement compatible avec le projet.

Mme MONTPERT, AMO à la Direction de la valorisation du patrimoine de la Société du Grand Paris, rappelle les principaux points de la méthodologie, appliquée pour construire les différents dossiers de mise en comptabilité, déjà présentés lors de la précédente réunion d'examen conjoint. Elle a été définie en concertation avec la DRIEA lors de l'établissement du dossier d'enquête Ligne rouge – 15 Sud.

Pour les PLU des communes traversées, différentes pièces sont analysées et éventuellement modifiées :

- Le rapport de présentation, pour y inclure un « exposé des motifs » justifiant la mise en compatibilité.
- Le plan de zonage :
 - Il n'est pas apparu utile de retenir l'inscription d'emplacements réservés (ER) pour les parties en souterrain du projet ainsi que pour les éléments techniques et les gares. Seules les composantes aériennes dans les zones agricoles font l'objet de la création d'un emplacement réservé.
 - Des ajustements ponctuels ont pu également être réalisés sur d'autres ER qui bloqueraient la réalisation du projet ainsi que sur des espaces boisés classés (EBC).
- Le règlement, pour insérer des règles spécifiques aux <u>« constructions et installations</u> nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » :
 - Aux articles 1 et 2 pour toutes les zones traversées (en surface ou en souterrain).
 - Aux articles 6, 7, 8, 9, 10, 12 et 13 pour les zones où seront localisée des ouvrages techniques annexes ou des gares (souterraines ou émergentes).
 - Aux articles 4, 8 et 11 pour les zones où s'implanteront les sections en aérien.
- Les servitudes et autres contraintes réglementaires, avec la modification si besoin des autres protections réglementaires figurant dans les documents graphiques (protections au titre du L123-1-5...) qui bloqueraient le projet.

De plus, le dossier de mise en compatibilité de Châteaufort, commune accueillant une zone Natura 2000 sur son territoire, fait l'objet d'une procédure spécifique d'évaluation environnementale.

Enfin, par rapport au dossier présenté précédemment, il a été nécessaire d'actualiser les références aux articles du code de l'urbanisme dont la version entièrement réécrite (mais à droit constant) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

l'emplacement réservé au bénéfice du département et la création en lieu et place d'un emplacement réservé au bénéfice de la SGP pour le projet de Ligne 18.

3. Temps d'échanges

Monsieur CONSTANT propose un tour de table pour que chaque Personne Publique

Associée présente puisse exprimer son avis sur le dossier.

Mme SENIQUETTE du Conseil Départemental des Yvelines confirme l'accord du Département sur le dossier initial de mise en compatibilité, comportant une réduction partielle de l'emplacement réservé au bénéfice du département et ayant pour objet

« élargissement de la RD36 ».

M. PLUVINAGE de la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc, n'ayant pas été informé de l'absence des représentants de la commune de Châteaufort, ne se prononce pas.

M. de MIRIBEL de la Chambre d'Agriculture d'Île-de-France n'a pas d'observation

particulière.

M. GABRIEL de la DDT 78 n'a pas de remarques sur le dossier de mise en compatibilité.

Mme RIAUTÉ du PNR Haute Vallée de Chevreuse n'a pas d'observation particulière.

Mme CHAUVEL du Conseil Départemental de l'Essonne n'émet aucune observation.

M. BENTEGEAT du Conseil Régional d'Île-de-France n'a pas de remarque particulière sur le dossier. Il note que le SDRIF est bien pris en compte et que les préoccupations de circulation sont également bien prises en considération en amont (circulations cyclables, agricoles notamment) tandis que les enjeux environnementaux et paysagers sont traités

comme il convient.

Monsieur CONSTANT prend acte de ces avis et indique que la préfecture suivra

attentivement le dossier.

Après avoir remercié les participants, il clôt la réunion.

Certifié conforme aux échanges ayant eu lieu.

Fait à Versailles, le - 4 FEV. 2018

Le président de la séance

Jean-Baptiste CONSTANT

TD (grytan

 L'article 13 afin d'exempter les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations concernant les obligations de plantation, qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet.

Dans la zone 1AU sont modifiés :

- Les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
- L'article 11 pour s'affranchir de règles pour les clôtures sur rue et en limites séparatives qui ne sont pas compatibles avec les besoins du projet.
- L'article 13 afin d'exempter les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations concernant les obligations de plantation et de superficie consacrée à un aménagement paysager, qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet.

Dans la zone A sont modifiés :

- L'article 2 afin d'autoriser explicitement les éléments constitutifs du projet dans la zone parmi les équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.
- Les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.

Concernant le **plan de zonage**, dans le dossier reçu en amont de la présente réunion, figurait deux évolutions d'emplacements réservés (ER) :

- La réduction des emprises des ER n°1 et 2 du Conseil Départemental des Yvelines pour l'élargissement de la RD 36 sur les emprises du viaduc.
- La création de l'ER 9 pour la réalisation de la section courante de l'infrastructure en aérien dans la zone A.

En conclusion de cette présentation, M. Gabriel CHARASSE souligne que lors de la précédente réunion d'examen conjoint, la SGP avait proposé une mise à jour du dossier afin de permettre un travail partenarial avec les services du Conseil Départemental des Yvelines pour s'assurer du calage des projets. La proposition de mise à jour formulée lors de la réunion d'examen conjoint de septembre consistait à ne plus mettre en compatibilité les ER n°1 et 2 dont l'objet est l'« élargissement de la RD36 ».

La SGP et le Conseil Départemental des Yvelines s'étant accordés sur cette démarche de travail collaborative visant à assurer la compatibilité technique entre les deux projets (ligne 18 et site propre), la proposition de mise à jour du dossier mentionnée dans le procès-verbal de la réunion du 25/09 n'est plus nécessaire.

Il est proposé, en accord avec le Département, de maintenir la version initiale du dossier de mise en compatibilité diffusée à l'ensemble des Personnes Publiques Associées et telle qu'elle vient d'être rappelée ici, contenant une réduction de

l'emplacement réservé au bénéfice du département et la création en lieu et place d'un emplacement réservé au bénéfice de la SGP pour le projet de Ligne 18.

3. Temps d'échanges

Monsieur CONSTANT propose un tour de table pour que chaque Personne Publique

Associée présente puisse exprimer son avis sur le dossier.

Mme SENIQUETTE du Conseil Départemental des Yvelines confirme l'accord du Département sur le dossier initial de mise en compatibilité, comportant une réduction partielle de l'emplacement réservé au bénéfice du département et ayant pour objet

« élargissement de la RD36 ».

M. PLUVINAGE de la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc, n'ayant pas été informé de l'absence des représentants de la commune de Châteaufort, ne se prononce pas.

M. de MIRIBEL de la Chambre d'Agriculture d'Île-de-France n'a pas d'observation

particulière.

M. GABRIEL de la DDT 78 n'a pas de remarques sur le dossier de mise en compatibilité.

Mme RIAUTÉ du PNR Haute Vallée de Chevreuse n'a pas d'observation particulière.

Mme CHAUVEL du Conseil Départemental de l'Essonne n'émet aucune observation.

M. BENTEGEAT du Conseil Régional d'Île-de-France n'a pas de remarque particulière sur le dossier. Il note que le SDRIF est bien pris en compte et que les préoccupations de circulation sont également bien prises en considération en amont (circulations cyclables, agricoles notamment) tandis que les enjeux environnementaux et paysagers sont traités

comme il convient.

Monsieur CONSTANT prend acte de ces avis et indique que la préfecture suivra

attentivement le dossier.

Après avoir remercié les participants, il clôt la réunion.

Certifié conforme aux échanges ayant eu lieu.

Fait à Versailles, le - 4 FEV. 2018

Le président de la séance

Jean-Baptiste CONSTANT

TD (grytan



Société du Grand Paris Immeuble « Le Cézanne »

Immeuble « Le Cézanne » 30, avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr