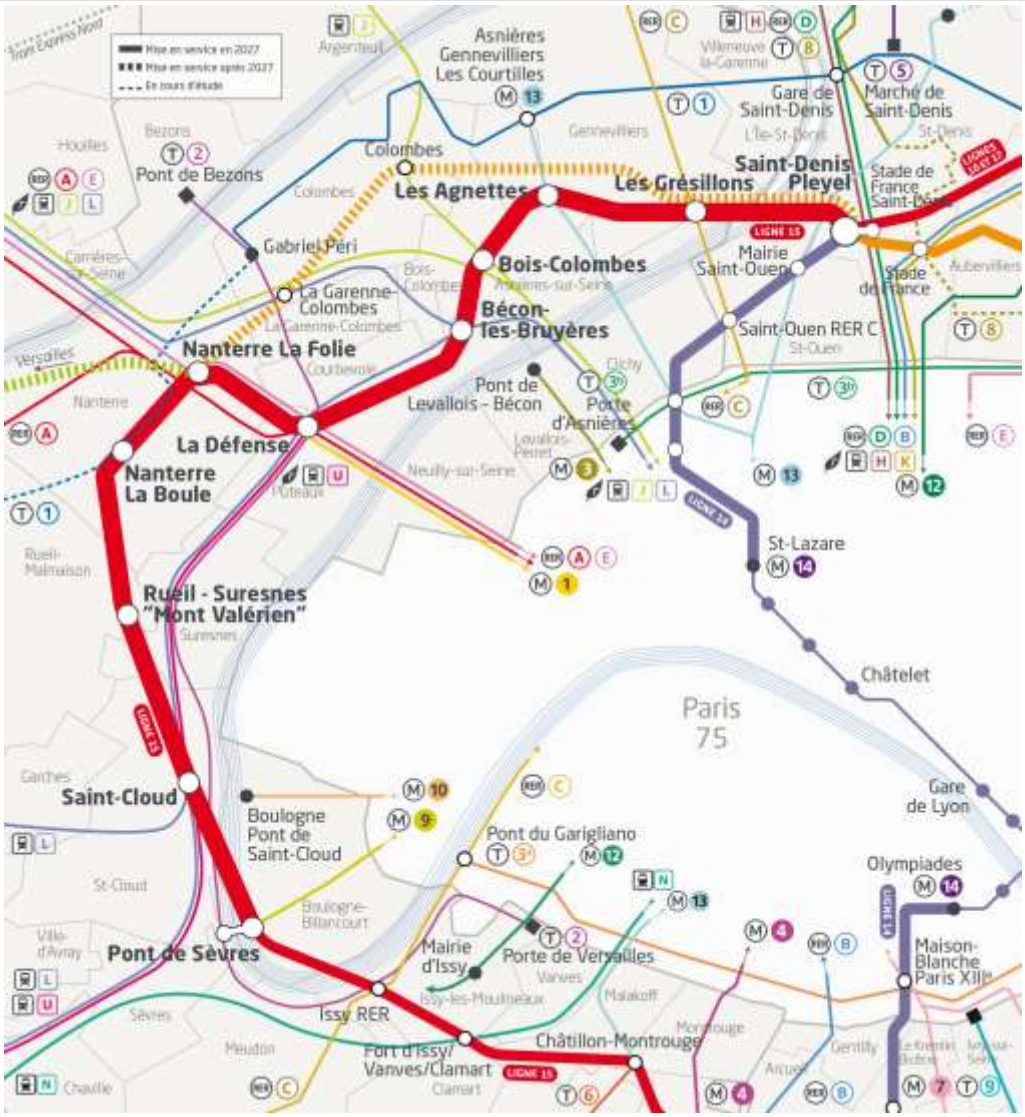
RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET DE LIGNE ROUGE 15 OUEST DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS



Enquête publique du lundi 21 septembre 2015 au jeudi 29 octobre 2015 inclus

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

JP. CHAULET : PRESIDENT

B. FERRY-WILCZEK : MEMBRE

JC. LASAYGUES : MEMBRE

V. BERNARD : MEMBRE

H. VELLIS-FERGUSON : MEMBRE

DECEMBRE 2015

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUÊTE

LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 5 PIECES SUIVANTES :

PIECE 1 : RAPPORT PREMIERE PARTIE

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

PIECE 2 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 1/2

- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE : THEMES 1 A 8

PIECE 3 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 2/2

- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE : THEMES 9 A 17
- APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

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

PIECE 5 : ANNEXE AU RAPPORT D'ENQUETE

- TABLEAUX DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS

SOMMAIRE

1. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE LIGNE 15 OUEST 6

1.1. PREAMBULE. 7
1.2. LE CADRE GENERAL DU PROJET SOUMIS A ENQUETE 8
1.2.1. Nature et caractéristiques du projet de Ligne Rouge 15 Ouest *8*
1.2.2. Les objectifs du projet de Ligne Rouge 15 Ouest *10*
1.2.3. Le maître d'ouvrage *10*
1.2.4. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet. *12*
1.3. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE 12
1.3.1. Publicité de l'enquête *12*
1.3.1.1. Les affichages légaux 12
1.3.1.2. Les parutions dans les journaux 12
1.3.1.3. Les autres mesures de publicité 12
1.3.2. Déroulement des permanences *12*
1.3.3. Réunions et rencontres effectuées *13*
1.3.3.1. Réunions publiques 13
1.3.3.2. Rencontres et entretiens 13
1.3.3.3. Réunions de la commission d'enquête 13
1.4. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE 13
1.4.1. Sur le déroulement de l'enquête publique *13*
1.4.2. Sur l'analyse bilancielle du projet *14*
1.4.3. Sur la réalisation du projet lui-même *16*
1.4.3.1. S'agissant des choix à opérer 16
1.4.3.2. S'agissant des aménagements à réaliser 17
1.4.3.3. S'agissant des précautions à prendre pendant la phase des travaux 17
1.4.3.4. S'agissant des opérations de communication 18
1.4.3.5. S'agissant des autres mesures en liaison avec ce projet 18
1.5. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE : 19

2. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET DE LIGNE 15 OUEST 22

2.1. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE L'ILE-SAINT-DENIS 25
2.1.1. Avis motivé de la commission d'enquête *26*
2.1.1.1. Situation actuelle 26
2.1.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU 26
2.1.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD 27
2.1.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement 27
2.1.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone 28
2.1.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés 29
2.1.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage 30
2.1.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier 32
2.1.2. Conclusions de la commission d'enquête *32*
2.2. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GENNEVILLIERS 34
2.2.1. Avis motivé de la commission d'enquête *35*
2.2.1.1. Situation actuelle 35
2.2.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU 35
2.2.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD 37
2.2.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement 37
2.2.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone 37
2.2.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés 44
2.2.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage 45
2.2.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier 46

2.2.2. Conclusions de la commission d'enquête ... *47*
2.3. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ASNIERES-SUR-SEINE ... 49
2.3.1. Avis motivé de la commission d'enquête ... *50*
2.3.1.1. Situation actuelle ... 50
2.3.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU ... 50
2.3.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD ... 51
2.3.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement ... 52
2.3.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone ... 52
2.3.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés ... 54
2.3.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage ... 54
2.3.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier ... 55
2.3.2. Conclusions de la commission d'enquête ... *55*
2.4. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BOIS-COLOMBES ... 57
2.4.1. Avis motivé de la commission d'enquête ... *58*
2.4.1.1. Situation actuelle ... 58
2.4.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU ... 60
2.4.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD ... 61
2.4.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement ... 62
2.4.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone ... 62
2.4.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés ... 67
2.4.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage ... 67
2.4.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier ... 67
2.4.2. Conclusions de la commission d'enquête ... *68*
2.5. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE COURBEVOIE ... 70
2.5.1. Avis motivé de la commission d'enquête ... *71*
2.5.1.1. Situation actuelle ... 71
2.5.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU ... 71
2.5.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD ... 72
2.5.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement ... 73
2.5.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone ... 73
2.5.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés et des espaces verts protégés ... 78
2.5.1.7. Impacts du projet vis-à-vis de l'annexe du règlement et des pièces graphiques ... 79
2.5.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier ... 81
2.5.2. Conclusions de la commission d'enquête ... *82*
2.6. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PUTEAUX ... 84
2.6.1. Avis motivé de la commission d'enquête ... *85*
2.6.1.1. Situation actuelle ... 85
2.6.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU ... 85
2.6.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD ... 86
2.6.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement ... 86
2.6.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone ... 87
2.6.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés ... 88
2.6.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage ... 88
2.6.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier ... 88
2.6.2. Conclusions de la commission d'enquête ... *88*
2.7. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE NANTERRE ... 91
2.7.1. Avis motivé de la commission d'enquête ... *92*
2.7.1.1. Situation actuelle ... 92
2.7.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU ... 93
2.7.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD ... 94
2.7.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement ... 94
2.7.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone ... 94
2.7.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des espaces verts protégés ... 104
2.7.1.7. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés ... 105
2.7.1.8. Impacts du projet vis-à-vis des éléments de paysage urbain ... 106
2.7.1.9. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage ... 106
2.7.1.10. Liste récapitulative des pièces à modifier ... 110
2.7.2. Conclusions de la commission d'enquête ... *111*
2.8. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU

PLU DE RUEIL-MALMAISON 113
2.8.1. Avis motivé de la commission d'enquête 114
2.8.1.1. Situation actuelle 114
2.8.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU 115
2.8.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD 116
2.8.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement 116
2.8.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone 118
2.8.1.6. Impacts du projet vis-à-vis d'un secteur de gel 120
2.8.1.7. Evolution du plan de zonage induites par le projet 120
2.8.1.8. Evolution du plan de zonage induites par le projet 122
2.8.1.9. Liste récapitulative des pièces à modifier 123
2.8.2. Conclusions de la commission d'enquête 123
2.9. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-CLOUD 125
2.9.1. Avis motivé de la commission d'enquête 126
2.9.1.1. Situation actuelle 126
2.9.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU 126
2.9.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PADD 127
2.9.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations particulières d'aménagement 128
2.9.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone 128
2.9.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés 136
2.9.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage 136
2.9.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier 139
2.9.2. Conclusions de la commission d'enquête 139

1

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

1.1. Préambule.

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

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

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

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

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

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

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

Conformément à l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les projets d'infrastructure qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris doivent être déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Ils font donc l'objet d'une enquête publique préalable réalisée conformément aux dispositions du Code de l'environnement. Les enquêtes publiques doivent être ouvertes dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret approuvant le schéma d'ensemble.

La présente enquête concerne ainsi l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du **projet de liaison en métro automatique entre les gares Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel,** constituant le tronçon ouest de la ligne rouge (ligne 15) du réseau de transport public du Grand Paris.

La ligne 15 en rocade, d'une longueur d'environ 75 km, dessert directement les trois départements de proche couronne ; elle est également raccordée à l'ouest de la Seine-et-Marne en son terminus de Noisy-Champs. La ligne 15 présente plusieurs gares de correspondance avec d'autres lignes du réseau Grand Paris Express : Saint-Denis Pleyel (correspondances avec les lignes 14, 16 et 17), Villejuif Institut Gustave Roussy (correspondance avec la ligne 14), Noisy-Champs (correspondance avec la ligne 16, ainsi qu'avec le prolongement de la ligne 11, relevant précédemment de la « ligne orange ») ; par ailleurs, au-delà de l'horizon 2030, il est prévu que la gare Nanterre La Folie permette la correspondance entre la ligne 15 et les prolongements des lignes 16 / 17 (en provenance de Saint-Denis Pleyel) et 18 (en provenance de Versailles Chantiers).

Le présent projet représente un linéaire total d'environ 20 km et comporte 9 gares, les gares Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel ne faisant pas partie du

périmètre du projet présenté à l'enquête publique. Le plan de situation du projet figure dans la pièce B du présent dossier.

L'enquête publique a pour objet « *d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L.123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.* » (Art. L.123-1 du code de l'environnement). L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le préfet de la région Ile-de-France conformément à l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

La présente enquête a donc pour objet :

- **la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains sur lesquels sont implantés les gares et les autres ouvrages du projet ;**
- **en conséquence de ce projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés des communes traversées, en l'occurrence les plans locaux d'urbanisme (PLU) pour les communes concernées du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel.**

1.2. Le cadre général du projet soumis à enquête

1.2.1. Nature et caractéristiques du projet de Ligne Rouge 15 Ouest

Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel du réseau de transport public du Grand Paris ou « Ligne 15 Ouest », dont la première mise en service est prévue à l'horizon 2025, constitue **la quatrième opération sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris à être présentée à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**, après les tronçons Pont de Sèvres – Noisy-Champs (« Ligne 15 Sud », enquête publique en 2013), Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (« Ligne 16 / Ligne 17 Sud / Ligne 14 Nord », enquête publique en 2014) et Olympiades – Aéroport d'Orly (« Ligne 14 Sud », enquête publique en 2015).

Le projet de tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel répond à plusieurs enjeux en matière de déplacements, d'aménagement des territoires et de développement économique :

- Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris constitue une **partie intégrante de la rocade « Ligne 15 » du Grand Paris Express**. Il se raccorde aux tronçons Pont de Sèvres – Noisy-Champs (Ligne 15 Sud) et Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre (Ligne 15 Est) de la ligne 15. La réalisation de la rocade complète permettra d'améliorer l'efficacité des déplacements de banlieue à banlieue et de disposer d'une ligne de transport puissante et structurante, desservant l'ensemble des départements de proche couronne autour de Paris.
  En particulier, grâce à la ligne 15, les trajets seront facilités entre les territoires densément peuplés situés à l'ouest et au nord-ouest de Paris, sur lesquels s'inscrit directement le projet de tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel, et le sud des Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne ainsi que l'ouest de la Seine-Saint-

Denis. Le projet permettra en outre la desserte des quartiers situés à l'ouest du Mont Valérien, aujourd'hui non desservis par des lignes structurantes de transport en commun.
La ligne 15 Ouest offrira ainsi de **nouvelles possibilités d'itinéraires**, qui contribueront à **alléger certaines des lignes de transport en commun, parmi les plus chargées du réseau francilien, desservant aujourd'hui ces territoires** (RER A, ligne 13 du métro, tramway T2…).

- Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel présente plusieurs **gares d'interconnexion** avec le réseau structurant existant (Transilien, RER, métro, tramway), et contribuera ainsi à **renforcer le maillage général du réseau de transport en commun d'Ile-de-France**.
  La ligne 15 Ouest offrira notamment des correspondances avec de nombreuses lignes desservant les départements des Yvelines et du Val-d'Oise (lignes Transilien U / L / J et RER C : voir titre 3 ci-après, « Présentation du projet »), et constituera ainsi une **porte d'entrée vers le réseau du Grand Paris Express pour les territoires de grande couronne**. Par ailleurs, à sa mise en service jusqu'à Saint-Denis Pleyel, le tronçon offrira des correspondances avec d'autres lignes du Grand Paris Express : ligne 14 entre Saint-Denis Pleyel et l'aéroport d'Orly, ligne 16 entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs, ligne 17 entre Saint-Denis Pleyel et l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle puis Le Mesnil-Amelot.

- Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel permet d'intégrer au sein du réseau structurant Grand Paris Express le **territoire stratégique du Grand Paris « La Défense Seine Arche »**, opération d'intérêt national qui s'étend sur les communes de Puteaux, Courbevoie, Nanterre et La Garenne-Colombes.
  Ce territoire, qui représente le premier pôle d'emploi francilien en dehors de Paris intramuros et le premier quartier d'affaires européen en nombre de bureaux, pourra ainsi bénéficier de connexions facilitées, grâce aux gares « La Défense » et « Nanterre La Folie », avec l'ensemble des **bassins d'habitat du cœur d'agglomération**, ainsi qu'avec les **autres pôles d'emploi desservis par le Grand Paris Express**, notamment ceux de la Plaine Saint-Denis et de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest. La réalisation du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel de la ligne 15 permettra également de proposer une **liaison rapide entre le pôle « La Défense Seine Arche » et les aéroports franciliens** (accès à Roissy et au Bourget via la ligne 17 à Saint-Denis Pleyel, accès à Orly via la ligne 14 à Villejuif Institut Gustave Roussy).

- Le projet s'inscrit par ailleurs en lien direct avec les **opérations d'aménagement, de rénovation urbaine et de développement de l'activité** engagées dans les territoires desservis : anciens terrains de l'OTAN à Rueil-Malmaison, place de la Boule et quartier des Groues / secteur du Faisceau à Nanterre (aujourd'hui marqué par la présence de nombreuses infrastructures routières et ferroviaires), nouveau quartier de la ZAC des Bruyères à Bois-Colombes, projets de régénération urbaine et de mutation des anciennes activités industrielles sur les communes d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers… Ces secteurs bénéficieront de la dynamique des pôles de La Défense et de la Plaine Saint-Denis, auxquels ils seront directement reliés par la ligne 15.

Les **prévisions de trafic** réalisées sur le réseau Grand Paris Express confirment et illustrent ces enjeux : ainsi, à la mise en service de la ligne 15 dans son intégralité (horizon 2030), la fréquentation prévisionnelle du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel en heure de pointe représentera **40% à 50% de la fréquentation totale de la ligne 15**. Le projet soumis à la présente enquête publique comporte en outre la gare la

plus fréquentée à terme de la ligne 15 du Grand Paris Express (gare de La Défense), et comprend également la section de ligne présentant le **niveau de charge maximale le plus élevé à l'heure de pointe du matin après le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs** (section La Défense – Saint-Denis Pleyel). Ces indicateurs traduisent ainsi l'intérêt que présente la réalisation du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel au sein de la ligne 15.

1.2.2. Les objectifs du projet de Ligne Rouge 15 Ouest

La réalisation du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel de la ligne 15 s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du réseau de transport public du Grand Paris et du réseau complémentaire structurant. A ce titre, les objectifs du projet rejoignent ceux du programme d'ensemble.

Dans cette perspective, et en écho aux enjeux, les principaux objectifs du projet de métro automatique reliant les gares de Pont de Sèvres et de Saint-Denis Pleyel sont les suivants :

- présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien ;
- contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le nord-ouest de la proche couronne parisienne ;
- faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, notamment dans le Val-d'Oise et dans les Yvelines, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;
- relier les pôles d'emploi et d'habitat des Hauts-de-Seine, en créant une liaison entre le nord et le sud du département et en améliorant notamment la desserte de La Défense ainsi que des principales zones d'activités ;
- encourager et renforcer la dynamique de développement et d'aménagement à l'œuvre sur le territoire traversé, tout particulièrement dans la partie nord des Hauts-de-Seine ;
- concourir à la mise en place d'une desserte rapide depuis La Défense vers les aéroports d'Orly, de Roissy - Charles de Gaulle et du Bourget ;
- répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

1.2.3. Le maître d'ouvrage

En vertu de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la **Société du Grand Paris** (SGP) est le maître d'ouvrage du projet faisant l'objet de la présente enquête publique.

Cet établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial a été créé par l'article 7 de ladite loi. La Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures.

La Société du Grand Paris est maître d'ouvrage des lignes suivantes du réseau de transport public du Grand Paris :

- la ligne rouge Le Bourget – Villejuif – La Défense – Saint-Denis Pleyel – Roissy – Le Mesnil-Amelot, composée d'une partie de la ligne 15, ainsi que des lignes 16 et 17 ;
- la ligne verte Orly – Versailles – Nanterre, correspondant à la ligne 18 ;
- la ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel, comprenant les prolongements de la ligne 14 au sud (entre Olympiades et Aéroport d'Orly, dont la réalisation est confiée par transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à la RATP) et au nord (entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel).

Les infrastructures correspondant aux lignes, rouge, verte et bleue du réseau de transport public du Grand Paris définissent le périmètre du programme dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris par la loi relative au Grand Paris.

Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec le **Syndicat des transports d'Ile-de-France** (STIF).

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région.

Une coordination entre le STIF et la Société du Grand Paris s'avère nécessaire à plusieurs titres :

- Le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est conçu comme étant en connexion avec le reste du réseau de transport public (existant ou futur), dont le STIF a la responsabilité.
- Le STIF est maître d'ouvrage conjoint, avec la RATP, du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen. Une réflexion commune quant aux modalités techniques de service et d'exploitation est nécessaire.
- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris sera effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désignera l'exploitant.
- Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété au STIF qui le mettra à disposition des exploitants.

Ainsi, la Société du Grand Paris et le STIF sont associés dans la mise en œuvre du Grand Paris Express afin que ces nouveaux transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transport,

La **RATP** (Régie autonome des transports parisiens) est un établissement public à caractère industriel et commercial de l'Etat exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Ile-de-France.

Conformément à l'article L.2142-3 du code des transports, la RATP est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau ; à ce titre, elle est « responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, *garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Ile-de-France* ». En application de l'article 20 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, la RATP sera également gestionnaire de l'infrastructure composant le réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par les dispositions précitées de l'article L.2142-3 du code des transports.

1.2.4. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet.

Lorsque la réalisation des travaux, ouvrages et installations tels que ceux du projet de Ligne Rouge 15 Ouest est incompatible avec les prescriptions d'un POS ou d'un PLU approuvé, la levée de l'incompatibilité est effectuée conformément aux dispositions prévues par les articles L123-14 et R123-23-1 du Code de l'Urbanisme.

Le projet soumis à la présente enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme PLU sont donc mentionnés et donc, si l'utilité publique de ce projet est prononcée, elle emportera modification des PLU des communes concernées.

1.3. Le déroulement de l'enquête publique

1.3.1. Publicité de l'enquête

1.3.1.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux prévus à l'article 3, 2ème alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués dans les préfectures, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête.

Un avis minimum dans chaque mairie (panneaux administratifs) a été mis en place par chaque ville comme stipulé dans l'arrêté 15 jours au moins avant début de l'enquête.

Les affichages légaux prévus par le 3ème alinéa de l'article 3 de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués par les soins de la Société du Grand Paris sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs au projet.

Plus de 330 affiches ont été mises en place tout le long du tracé par la SGP avant le début de l'enquête.

1.3.1.2. Les parutions dans les journaux

3 parutions ont eu lieu dans la presse nationale Plus de 15 jours avant le début de l'enquête et 1 dans les 8 premiers jours de l'enquête.

11 parutions (dont 2 réitérées) ont eu lieu dans la presse locale plus de 15 jours avant le début de l'enquête et 4 dans les 8 premiers jours de l'enquête

1.3.1.3. Les autres mesures de publicité

L'avis d'enquête a fait l'objet, d'une publication sur le site internet de la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris, maintenu tout le long de l'enquête, sur le site de la Société du Grand Paris ainsi que les sites internet de certaines des communes impactées par le projet.

Par ailleurs la Société du Grand Paris a fait imprimer un grand nombre de dépliants destinés à être distribués sur la voie publique et qui étaient également disponibles sur les lieux d'enquête avec un dossier d'information.

1.3.2. Déroulement des permanences

Chacun des commissaires enquêteurs a tenu, au nom de la commission d'enquête les permanences dans le secteur qui lui était dévolu.

Afin d'avoir une vue d'ensemble des problèmes ou difficultés sur l'ensemble du tracé de cette future ligne 15 Ouest du Grand Paris Express, le président de la commission d'enquête a effectué "en doublure" avec chacun des commissaires enquêteurs responsable de son secteur, au moins une permanence dans chacune des communes concernées par l'enquête.

Les permanences ont été tenues conformément aux stipulations de l'arrêté préfectoral et sont déroulées sans incident.

Au-delà du déroulement satisfaisant des permanences, il faut noter des différences importantes concernant l'affluence du public selon les communes concernées, de modérée voire faible dans certaines communes notamment au nord de la future ligne à importante dans d'autres communes concernées par le projet.

1.3.3. Réunions et rencontres effectuées

1.3.3.1. Réunions publiques

Deux réunions publiques ont eu lieu, respectivement le 5 octobre 2015 à Rueil-Malmaison et le 14 octobre 2015 à Bois-Colombes. Près de 300 personnes ont assisté à ces deux réunions qui se sont déroulées sans incident. 48 questions ont été posées par le public présent auxquelles la Société du Grand Paris a apporté des réponses figurant dans un enregistrement joint au rapport original destiné à Monsieur le préfet d'Ile de France, préfet de Paris, autorité organisatrice de l'enquête.

1.3.3.2. Rencontres et entretiens

Le président de la commission d'enquête s'est entretenu, avant le début de l'enquête avec Monsieur Philippe YVIN, président du Directoire de la Société du Grand Paris.

Au cours de l'enquête des membres de la commission ont été reçus, à sa demande, par Madame Sophie MOUGARD, directrice générale du STIF entourée de 3 de ses collaborateurs.

Toujours au cours de l'enquête les commissaires enquêteurs ont sollicité et obtenu dans la plupart des cas des entretiens avec les maires ou les adjoints aux maires des communes dans lesquelles ils effectuaient des permanences.

1.3.3.3. Réunions de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie à 5 reprises au cours de cette enquête.

1.4. Avis de la commission d'enquête

1.4.1. Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 39 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) ont été mis à

la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les 12 mairies des communes concernées par le projet, à la préfecture de chacun des 2 départements traversés par le projet et à la préfecture de la région Ile de France, préfecture de Paris, siège de l'enquête,

- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet ainsi que dans les 3 préfectures citées précédemment,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 12 communes concernées par l'enquête les 3 permanences prévues pour recevoir le public,
- que les 2 réunions publiques prévues respectivement à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête de DUP,
- que 461 observations, courriers, courriels et questions posées lors des 2 réunions publiques concernant ce projet de déclaration d'utilité publique, ont été déposés sur les registres mis en place dans les 10 communes et dans les 3 préfectures concernées par cette enquête.

1.4.2. Sur l'analyse bilancielle du projet

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

- Compte tenu des objectifs poursuivis par ce projet, consistant notamment à créer un nouveau réseau de transport automatique structurant de grande capacité répondant à un besoin croissant de déplacements de personnes en rocade, au sein de la banlieue parisienne, besoin auquel la configuration essentiellement radiale des réseaux actuels de métro et de RER ne répond pas de manière satisfaisante, le projet proposé conçu pour :
  - améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la région capitale ;
  - dynamiser le développement économique de l'agglomération parisienne en mettant en relation les principaux pôles économiques qui la constituent ;
  - limiter l'étalement urbain en favorisant la densification des logements et des emplois ainsi que la mixité fonctionnelle ;
  - désenclaver les territoires en difficulté en améliorant leur accessibilité depuis et vers le reste de l'agglomération ;
  - favoriser le report du mode de transport automobile vers les transports en commun, et ainsi contribuer à préserver l'environnement et à lutter contre les effets du changement climatique.

  présente concrètement un caractère d'intérêt public,

- Bien que la Société du Grand Paris ait dans la mesure du possible privilégié le

domaine public pour implanter les gares et les ouvrages annexes de ce projet et même si elle s'est fixée comme objectifs :

- de réduire les atteintes environnementales,
- d'objectiver les emprises nécessaires,
- de ne recourir à l'expropriation qu'après avoir épuisé toutes les voies de la négociation amiable dont notamment celle des indemnités accessoires.

il sera cependant nécessaire de recourir à l'expropriation justifiant le recours à la procédure de DUP, objet de cette enquête,

- Malgré le recours privilégié à la négociation amiable, comme indiqué précédemment, pour acquérir les biens privés qui sont nécessaires à la réalisation de son projet, il sera cependant porté **atteinte à la propriété privée** dans des conditions **que la commission d'enquête n'estime pas excessives et qu'il est possible de réduire ou d'éviter pour certaines des emprises envisagées,**
- **Le coût** de cette réalisation compte tenu du rôle essentiel qu'elle est appelée à jouer en tant que service public de transport et des avantages économiques attendus sur le très long terme **ne paraît pas déraisonnablement disproportionné** par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes,
- Le projet, mis à part les gares et les ouvrages annexes, étant entièrement réalisé en souterrain et/ou majoritairement sur le domaine public n'impacte pas de réalisations à caractère social existantes et **il n'existe donc pas à la connaissance de la commission d'enquête, d'intérêt social majeur, pouvant, sur ce point, justifier le refus d'utilité publique de cette opération**,
- De même le mode de propulsion électrique utilisé pour ce moyen de locomotion ainsi que la baisse de la circulation automobile attendue à la suite de sa mise en service, devraient contribuer à une diminution des pollutions existantes. Cette réalisation devrait donc avoir, à terme, un impact globalement positif sur les pollutions atmosphériques et par conséquent sur la santé des franciliens. **Ce projet, au regard de l'intérêt public de la santé publique, ne semble donc pas présenter d'inconvénient majeur**,
- Pour ce qui concerne **l'environnement** :
  - les risques de pollutions émanant ou dues à ce métro automatique (qualité de l'air, odeurs et rejets polluants), sont dans l'ensemble faibles et peuvent faire l'objet de mesures correctrices,
  - les risques d'atteinte à la faune et à la flore sont également faibles compte tenu de la situation du projet majoritairement en zone urbaine dense, risques que la SGP a prévu cependant soit d'anticiper soit de compenser par des mesures adaptées,
  - les espaces boisés impactés par l'implantation d'une base chantier ou par les travaux de construction des ouvrages annexes, feront l'objet par la SGP de mesures compensatoires permettant la requalification des sites en lien avec les projets d'aménagement portés par les collectivités territoriales,
  - les atteintes visuelles sont limitées, n'impactent que certaines zones, et peuvent faire l'objet d'aménagements spécifiques, notamment s'agissant de

la conception et de la réalisation des gares et ouvrages annexes,

et il semble donc, pour ce qui concerne l'environnement, dans ses aspects protection de la flore et de la faune, ou s'agissant de la préservation de la qualité de l'air (odeurs et rejets polluants), que la SGP ait prévu, soit d'anticiper, soit de compenser ces atteintes par des mesures adaptées,

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

De l'ensemble des différents critères examinés ci-dessus qui sous-tendent le caractère d'utilité ou de non utilité de l'opération projetée, la commission d'enquête considère donc que le bilan de ce projet de quatrième tronçon de métro automatique Pont de Sèvres – Saint-Denis-Pleyel, dit ligne 15 Ouest, montre clairement que les avantages qu'il présente l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et militent en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

1.4.3. Sur la réalisation du projet lui-même

1.4.3.1. S'agissant des choix à opérer

<u>La Société du Grand Paris devra prendre position sur les points suivants</u>:

- Etudier et privilégier l'évacuation par voie fluviale et/ou voie ferrée, chaque fois que cela est possible,
- Etudier le déplacement de l'ouvrage annexe 251 sur le domaine public situé en limite de la ZAC de l'Arsenal à proximité du CAT et du parking Renault donnant sur la rue Gallieni à Rueil-Malmaison,
- Etudier le déplacement de l'ouvrage annexe 252 sur des parcelles situées rue du Dr Charcot à Nanterre,
- Etudier la réalisation de la gare de Saint-Cloud selon les deux techniques suivantes : en « taupe » ou « par phases successives » et choisir la moins

contraignante en termes de gènes à la circulation et de maintien de places de parking,

- Etudier, pour cette même gare de Saint-Cloud, la possibilité de réalisation d'un tunnel, pour relier les gares Transilien et SGP en lieu et place de la passerelle prévue à cet effet,
- Etudier la possibilité de création d'un 2ème accès à la gare de Nanterre La Boule ainsi que la suppression de l'accès au parking Décathlon,
- Préciser la notion de « zone sensible » pour la mise en place de référés systématiques et étudier les possibilités d'accueillir les demandes des propriétaires situés à proximité immédiate de cette zone sensible,
- Etudier, en fonction de la réglementation existante, la possibilité d'indemniser les commerçants situés à proximité des gares, en cas de diminution avérée de leur chiffre d'affaire lors des travaux de construction des gares et/ou de certains ouvrages annexes,

1.4.3.2. S'agissant des aménagements à réaliser

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

- Etudier, en plus de la pose systématique de systèmes antivibratoires entre les traverses et les rails, et selon la profondeur du tunnel et la nature des sols forés, la pose de systèmes complémentaires d'atténuation des vibrations et des bruits de nature à ce que les nuisances vibratoires ne soient plus gênantes en surface,
- Etudier la mise en place de dispositifs antibruit performants sur les ouvrages annexes notamment ceux dits sensibles situés à proximité d'habitations, d'établissements scolaires ou de santé,
- Etudier en liaison avec le STIF et les collectivités territoriales, l'aménagement des abords des gares à opérer pour faciliter l'accès des bus, des taxis et/ou des déposes minute,
- Etudier le maintien de capacités de stationnement à proximité des gares dont notamment celles de Saint-Cloud et de Bois-Colombes,
- Généraliser la mise en place en place, dans les gares du réseau SGP, des parkings vélos sécurisés de type « Véligo »,
- Etudier, en liaison avec tous les acteurs locaux, le positionnement précis des entrées/sorties de chaque gare,
- Mettre en place, dans les gares du réseau SGP, une signalétique pour informer les voyageurs PMR sur les discontinuités d'accessibilité quand celle-ci n'est pas garantie sur les lignes en correspondance,
- Etudier les divers scénarios possibles d'actes de malveillance, et prendre toutes dispositions notamment techniques, pour les prévenir et/ou y faire face,
- Mettre en place dans toutes les gares du réseau SGP des dispositifs physiques de sécurité (vidéosurveillance, éclairage permanent, bornes de sécurité, etc.) en portant une attention particulière aux couloirs de correspondance et aux passages souterrains dont l'éclairage devra être renforcé

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

La commission d'enquête souhaite que :

- La SGP et sa maîtrise d'œuvre se donnent les moyens d'une connaissance fine des sols avant d'entreprendre toute action de forage,
- Pour chaque chantier, des plans de management et de réduction des nuisances soient imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvres, qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire,
- Les accès des riverains à leur garage ou leur parking soient maintenus ou qu'une solution ponctuelle de stationnement soit prévue,
- Les accès aux commerces soient également assurés pendant toute cette phase de travaux,

1.4.3.4. S'agissant des opérations de communication

La commission d'enquête souhaite :

- Que l'information du public sur le tracé définitif et les ouvrages qui en découlent soit clairement dissociée et préalable aux enquêtes parcellaires ou à l'institution des servitudes des tréfonds,
- Pour la communication sur le chantier, de maintenir la concertation et la communication de proximité avec les habitants tout au long du projet et notamment pendant les travaux,
- La segmentation du projet en « sites » pouvant être identifiés par des caractéristiques physiques ou géographiques spécifiques : gare, sites de maintenance, ouvrages annexes (puits) ;
- La mise en place d'un comité de riverains et/ou usagers par site,
- Que les plans de circulations « phasés » soient établis en concertation avec les gestionnaires de la voirie et des réseaux, puis présentés au public, suffisamment en amont, afin que les riverains et les utilisateurs (notamment à Saint-Cloud) puissent prendre toutes leurs dispositions,
- La désignation d'un interlocuteur privilégié par site dont les coordonnées seront publiques (numéro d'appel unique non surtaxé) et qui sera chargé de l'animation du comité de riverains et/ou usagers propre à chaque site. Il devra pouvoir communiquer et/ou répondre aux différentes interrogations et aux divers problèmes posés par les riverains.

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

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

- La réalisation d'un recueil de bonnes pratiques en matière d'outils fonciers à la disposition des collectivités territoriales compétentes pour mettre en place les outils fonciers (droit de préemption urbain, conventions avec les établissements publics fonciers, emplacements réservés au PLU, procédures d'aménagement) permettant de développer une politique foncière autour des gares.
- La poursuite des études par les comités de pôle de couverture partielle ou totale des voies du Transilien notamment à Bois-Colombes,
- La poursuite d'un dialogue continu avec le STIF s'agissant des capacités de maintenance et de remisage de ce tronçon Ouest de la ligne 15,

- Dans la mesure où les sites encore disponibles vont se réduire très rapidement, la commission alerte sur la nécessité, que les maîtres d'ouvrage concernés en liaison avec les services de l'Etat, définissent rapidement le cadre géographique de faisabilité d'une nouvelle gare, sur Nanterre – La Folie ou ailleurs, en sus des infrastructures déjà précisées (Eole et ligne 15 Ouest) pour geler les terrains nécessaires : ceci concerne la future ligne LNPN, et la future ligne orange / verte,
- Le financement et la réalisation des équipements des lignes, RER, Transilien, ou métro RATP avec lesquelles le réseau de la SGP sera en correspondance dont :
  - la création éventuelle de quais supplémentaires sur le réseau ferroviaire pour assurer de meilleures correspondances et écouler l'afflux de voyageurs supplémentaires,
  - La poursuite des études concernant la mise en place d'une tarification unique sur tout le réseau francilien

1.5. Conclusions de la commission d'enquête :

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de ce projet et à ses conditions de réalisation et de mise en œuvre et compte tenu de ses objectifs visant à améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la capitale, actuellement saturés, **la commission d'enquête** :

Estime que ce projet :

- **Présente indéniablement un caractère d'intérêt public,**
- **Nécessite le recours à l'expropriation de propriétés privées** lorsque cela contribue à la réalisation du projet,
- **Ne présente pas un coût excessif** par rapport à d'autres réalisations similaires ou approchantes,
- **Ne présente pas d'intérêt social majeur** pouvant justifier le refus d'utilité publique de l'opération,
- **Ne présente pas d'inconvénient majeur au regard de l'intérêt public de la santé publique**,
- **Présente des garanties s'agissant de la préservation de l'environnement paysager et écologique,**
- **Est compatible avec les documents d'urbanisme** existants de niveau supérieur (SDRIF et OIN notamment),

Recommande cependant :

- Que les expropriations ne se fassent que pour les besoins qui concourent strictement à la réalisation et à l'insertion harmonieuse de ce projet de ligne 15 Ouest, avec comme objectifs :
  - de réduire les atteintes environnementales,
  - d'objectiver les emprises nécessaires, sans pour autant léser les propriétaires concernés,
  - de ne recourir à l'expropriation qu'après avoir épuisé toutes les voies de la négociation amiable dont notamment celle des indemnités accessoires,

- D'étudier et de privilégier l'évacuation par voie fluviale et/ou voie ferrée, chaque fois que cela est possible,
- De mettre en œuvre pour chaque chantier des plans de management et de réduction des nuisances qui soient imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvres, qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire
- De réaliser les études propres à assurer le choix de la technique de réalisation de la gare de Saint-Cloud : « en taupe » ou « par phases successives » la moins contraignante en termes de gènes à la circulation (à minima l'accès à l'hôpital et la mise en place d'une circulation alternée rue Dailly) et de maintien de places suffisantes de parking,
- D'étudier la réalisation pour cette même gare de Saint-Cloud, d'un tunnel en lieu et place de la passerelle envisagée,
- Qu'en liaison avec la ville de Nanterre, des études complémentaires soient diligentées :
  - d'une part, pour déplacer l'accès au parking du magasin Décathlon ;
  - d'autre part, pour examiner le caractère indispensable ou non du 2ème accès à la gare, surtout en cas d'impossibilité de déplacement de l'accès au parking du magasin Décathlon.
- D'étudier, en liaison avec les services compétents de l'Etat, les divers scénarios possibles d'actes matériels et/ou humains de malveillance, et prendre toutes dispositions notamment techniques, pour les prévenir et/ou y faire face,
- De permettre pendant toute la durée des travaux l'accès des riverains à leur garage ou parking et l'accès aux commerces,
- De prendre toutes dispositions pour, en amont et tout le long du projet :
  - informer le public,
  - communiquer et pouvoir répondre à toute demande (interlocuteur privilégié),
- De mettre en place, dans les gares du réseau SGP, une information spécifique sur les discontinuités d'accessibilité (PMR) quand celle-ci n'est pas garantie sur les lignes en correspondance,

Recommande notamment :

- Qu'une bande de 25 mètres axée de part et d'autre du tracé du tunnel soit prise comme définition de la « zone sensible » et donc soit prise en compte comme base pour la réalisation des référés préventifs systématiques sans exclure toutefois les éventuelles demandes de riverains en dehors des zones sensibles qui devront faire l'objet d'une étude prise en charge (étude et financement) par la SGP,
- Qu'en ce qui concerne les OA :
  - des mesures complémentaires de bruit soient effectuées (de jour comme de nuit) durant la phase d'essais pour déterminer les « OA sensibles » et les équiper également des dispositifs antibruit adaptés à leur profondeur et à leur environnement,
  - le cahier des charges du futur exploitant prévoit que celui-ci effectue périodiquement au titre de la maintenance des mesures de qualité de l'air au droit du rejet des puits de ventilation et prenne les dispositions nécessaires pour garantir en permanence la bonne qualité de l'air rejeté,

Mais surtout recommande

- Le déplacement de l'ouvrage annexe 251 sur le domaine public situé en limite de la ZAC de l'Arsenal à proximité du CAT et du parking Renault donnant sur la rue Gallieni à Rueil-Malmaison, et le déplacement de l'ouvrage annexe 252 sur des parcelles situées rue du Docteur Charcot à Nanterre,
- Que la Société du Grand Paris et sa maîtrise d'œuvre se donnent les moyens d'une connaissance fine des sols avant d'entreprendre toute action de forage,
- Qu'en plus de la pose systématique de systèmes antivibratoires entre les traverses et les rails, et selon la profondeur du tunnel et la nature des sols forés, la Société du Grand Paris procède à la pose de systèmes complémentaires d'atténuation des vibrations et des bruits de nature à ce que les nuisances vibratoires ne soient plus gênantes en surface et que les simulations préalables à ces prescriptions soient effectuées par un organisme de second regard totalement indépendant du maître d'ouvrage,

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire au projet de réalisation du quatrième tronçon de la ligne circulaire dite ligne rouge 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Saint-Denis – Pleyel (gares d'extrémité non incluses).

A Nogent sur Marne le 17 décembre 2015

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président

Bruno FERRY-WILCZEK : membre

Valérie BERNARD : membre

Jean-Claude LASAYGUES : membre

Hélène VELLIS-FERGUSON : membre

2

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

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

L'article L.123-14 précise que :

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

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

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

L'article L.123-14-2 précise que :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 - Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1, lorsque la déclaration de projet est de la compétence d'une autre personne publique que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue au onzième alinéa du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

3 - Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.

4 - Par arrêté préfectoral dans le cadre de la procédure intégrée pour le logement mentionnée à l'article L. 300-6-1 :

a) Lorsque celle-ci est engagée par l'Etat ;

b) Lorsque celle-ci est engagée par une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue au 2° du III du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

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

* * *

Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une notice explicative de présentation, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
- La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique, de l'infrastructure des sites de maintenance et des ouvrages annexes, exploitation) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
- Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du rapport de présentation, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter la description du projet. Présentation de la version initiale du document en vigueur et de la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.
- Les extraits de la pièce écrite du règlement du PLU portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

Les autres pièces de ces documents d'urbanisme ne nécessitent pas d'évolution.

21

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE L'ILE-SAINT-DENIS

2.1.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.1.1.1. Situation actuelle

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de la commune de l'Ile Saint Denis a été approuvé par délibération du Conseil Municipal le 30 janvier 2008. La modification n° 1 a été approuvée par délibération du Conseil Municipal le 19 mai 2010. La modification n° 2 a été approuvée par délibération du Conseil Municipal le 21 mars 2012. La modification n° 3 a été approuvée par délibération du Conseil Municipal le 28 novembre 2012.

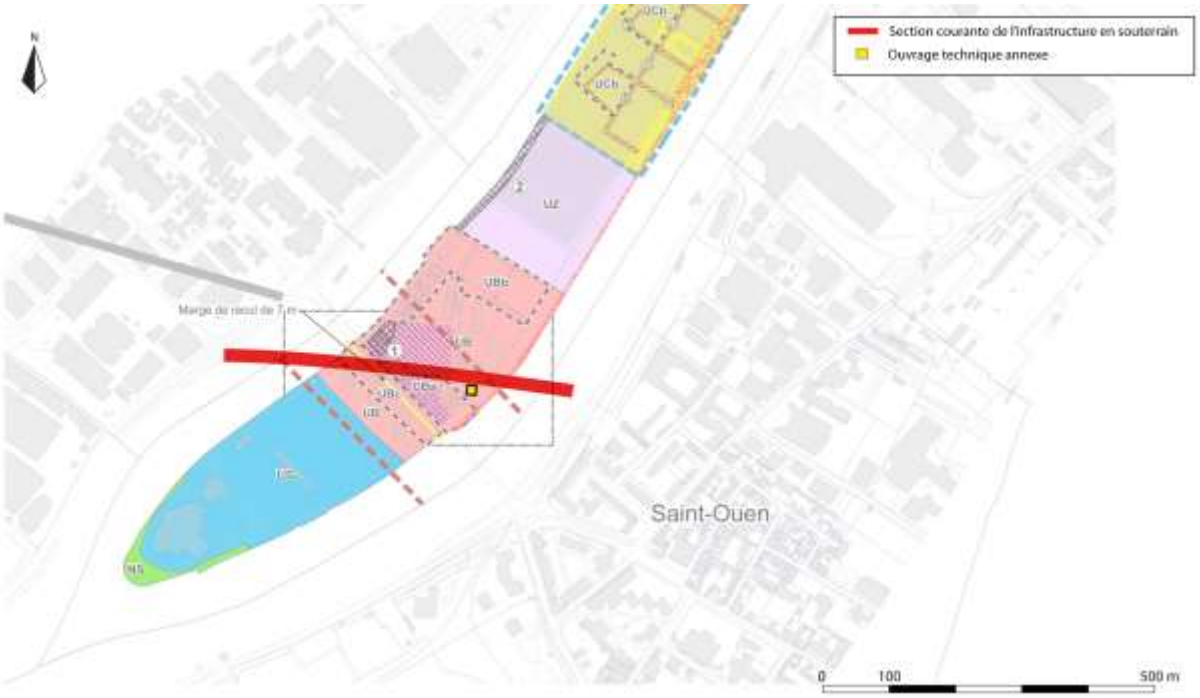
Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le Sud du territoire de l'ILE-SAINT-DENIS en tunnel uniquement sur une longueur d'environ 400 m.

Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris entre le quai de l'Aéroplane et le quai Châtelier ;
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe dans l'espace public de la cité Marcel Cachin.

Le tracé est implanté sur une seule zone du PLU de la ville de L'ILE-SAINT-DENIS : **la zone urbaine UB et ses secteurs UBa et UBc.**

Extrait du plan de zonage de la ville de l'Ile Saint Denis faisant apparaître les éléments du projet



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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés devra être inséré dans le document, à la fin du chapitre *«CHAPITRE 4 – JUSTIFICATION DES DISPOSITIONS DU PLAN LOCAL D'URBANISME »* :

4.9 Mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la ligne 15 Ouest du Réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

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

*Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*
- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au 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 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*
- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

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

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

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

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

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

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter une protection compte tenu de l'implantation d'un ouvrage technique annexe dans le parc de la cité Marcel Cachin, identifié comme espace vert protégé. Cet espace vert protégé sera réduit d'une surface d'environ 400 m2.

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Définition des CINASPIC dans le règlement Une définition figure dans la pièce 5 « Aide au règlement » : *« Equipements collectifs d'intérêt général* *Il s'agit des équipements publics ou privés destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général, notamment dans les domaines hospitaliers, sanitaires, sociaux, enseignements et services annexes, culturels, sportifs, cultuels, défense et sécurité, ainsi que les services publics administratifs divers. »* **Ce libellé étant trop restrictif, et ce même malgré la notion de «notamment », il est préférable d'indiquer explicitement les réseaux de transports publics.**	**La rédaction insérée est la suivante :** *« Equipements collectifs d'intérêt général* *Il s'agit des équipements publics ou privés destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général, notamment dans les domaines hospitaliers, sanitaires, sociaux, enseignements et services annexes, culturels, sportifs, cultuels, défense et sécurité, ainsi que les services publics administratifs divers et les réseaux de transports publics. »*
<u>Zone UB</u> : **Les articles UB 1, 2, 9, 10 et 12 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UB 6** indique notamment : *« 6.2 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone :* *Les nouvelles constructions devront être implantées avec un recul minimal de 5 m par rapport à l'emprise publique.* *(…)* *6.6 Cas des terrains bordés par plusieurs voies :* *Si un terrain est bordé par deux voies ou plus, le bâtiment principal doit être implanté dans le respect des règles applicables à une des voies bordant le terrain. Pour des raisons d'ordonnancement architectural et d'harmonie de la rue, le choix de la voie peut être imposé par l'autorité compétente ».* Les dispositions arrêtées par l'article 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée, en fin de paragraphe 6.7 « Cas particuliers et saillies », est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.*
L'article UB 7 indique notamment : *« 7.1 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone :* *Les constructions doivent être édifiées en retrait de toutes les limites séparatives de propriétés.* *La marge d'isolement (L) d'un bâtiment doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère et le point bas le plus proche de la limite séparative n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points : L ≥ H/2.* *Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 5 mètres.* Les dispositions arrêtées par l'article 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée, en fin de paragraphe 7.5 « Dispositions particulières », est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.*
L'article UB 13 indique notamment : *« 13.2 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone* *Afin de garantir la qualité paysagère de l'île et notamment la constitution de cœur d'îlot vert et planté participant à la mise en place de corridor écologique, à la biodiversité végétale et animale et à la qualité du cadre de vie, les superficies d'espaces libres sont fixées à 65% de la superficie totale de la parcelle dont 35% devront être réalisés en pleine terre. (…)* *13.2.1 Dispositions particulières* *Pour les équipements publics d'intérêt collectif à vocation culturel ou scolaire, l'article 13.2 ne s'applique pas. (…) »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du	**La rédaction insérée dans le paragraphe «13.2.1. Dispositions particulières » est la suivante :**

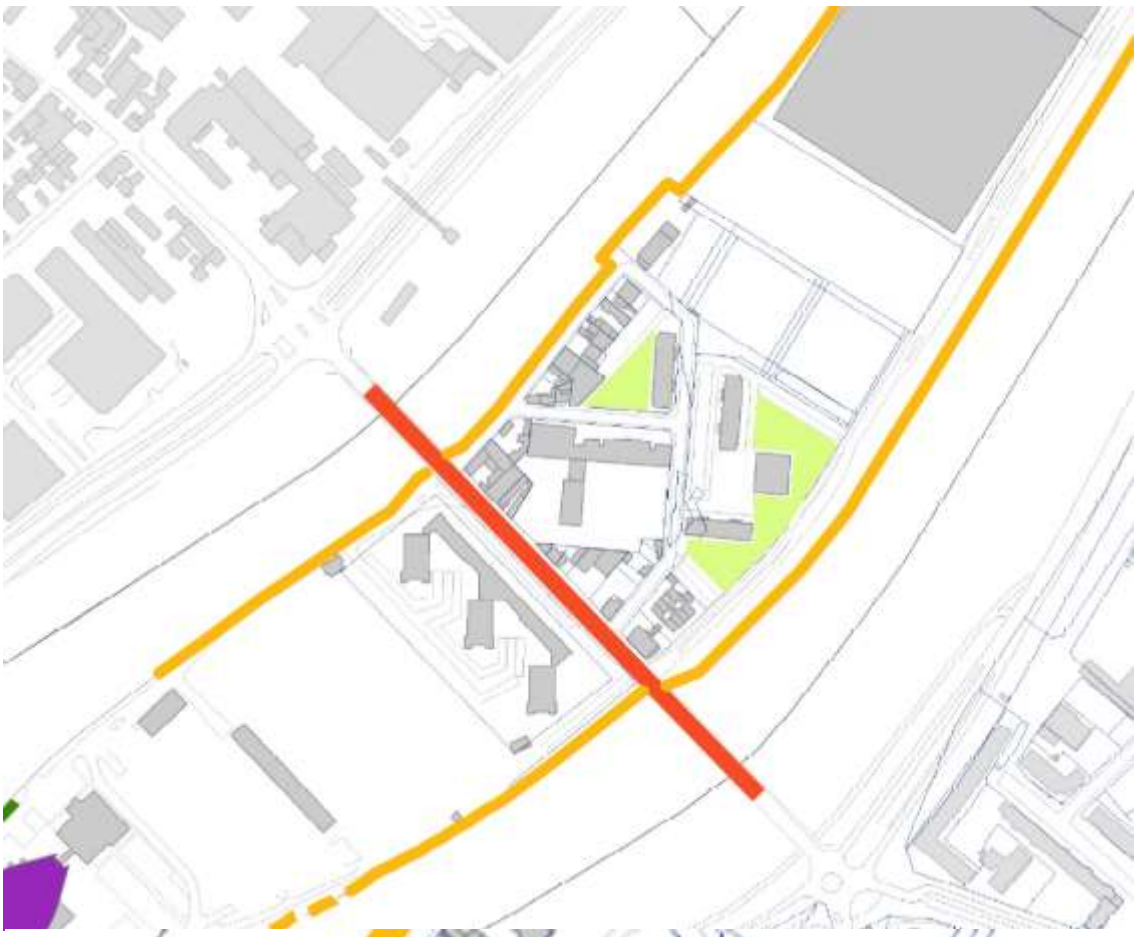
Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UB 13** indique également : *« 13.5 Dispositions particulières relatives au plan patrimoine* *13.5.1 Les espaces verts protégés* *Les espaces verts protégés au titre de l'article L.123-1 7° du code de l'urbanisme figurent au plan de patrimoine.* *Dans ces espaces des règles particulières s'appliquent :* *- L'abattage de tout arbre n'est admis que pour des motifs liés à son état phytosanitaire, l'âge ou le caractère dangereux des sujets ou lorsque ceux-ci empêche la réalisation d'un projet de restauration / valorisation de ces espaces et des paysages qu'ils déclinent. Tout arbre abattu doit être remplacé. Les sujets seront choisis parmi les essences proposés en annexe.* *- Seuls sont admis les travaux ne compromettant pas le caractère de ces espaces et ceux nécessaires à leur entretien ou à leur mise en valeur.* *- La constructibilité de ces espaces est limitée à la réalisation d'un abri ou annexe limité à une hauteur de 2 mètres et à une superficie de 15 m2. »* Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, l'implantation d'un ouvrage technique annexe du réseau de transport public du Grand Paris dans le parc de la cité Marcel Cachin, nécessitera des coupes d'arbres. De plus, cet ouvrage présentera une superficie supérieure à 15 m². Aussi, pour permettre la réalisation du projet, la pièce n°9 « Plan patrimoine » est modifiée afin de déclasser les emprises nécessaires à l'ouvrage technique annexe de la protection « espace vert protégé » au titre de l'article L.123-1-5 III 2° (anciennement L.123-1- 7°) du Code de l'Urbanisme. Une fois cette emprise déclassée, les règles fixées par l'alinéa 13.5.1 ne s'appliquent plus aux éléments de projet. **Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé** **L'article UB 13** indique enfin : *« 13.5.2 Les aménagements des entrées de ville* *Les aménagements des entrées de ville à réaliser figurent au plan de patrimoine.* *Dans ces espaces des règles particulières s'appliquent :* *- Le traitement des espaces publics devra être cohérent et uniformisé sur l'ensemble de l'aménagement.* *- L'aménagement devra tenir compte de l'ensemble des modes de transport et offrir des espaces adaptés à leur pratique.* *(…)* *13.5.5 Les aménagements de berges à conforter ou à créer* *Les aménagements de berges à conforter ou à créer au titre de l'article L.123-1 7° du code de l'urbanisme figurent au plan du patrimoine.* *Dans ces espaces, les berges devront faire l'objet d'un traitement paysager visant à :* *- Favoriser la biodiversité et les échanges écologiques par des plantations d'essences locales adaptées au milieu fluvial.* *- Minimiser les interventions d'entretiens et d'élagage.* *- Permettre une bonne visibilité des berges et de la Seine de puis l'île pour renforcer le lien avec le fleuve. »* Les libellés liés aux aménagements des entrées de ville et aux aménagements de berges à conforter n'imposent pas de contraintes particulières au projet, puisque le territoire communal n'est concerné que par la section du tracé en souterrain sur ces secteurs. **Ces parties de l'article sont donc compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessitent pas de modification de son libellé.**	*« 13.2.1 Dispositions particulières* *Pour les équipements publics d'intérêt collectif à vocation culturel ou scolaire et pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'article 13.2 ne s'applique pas.*

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

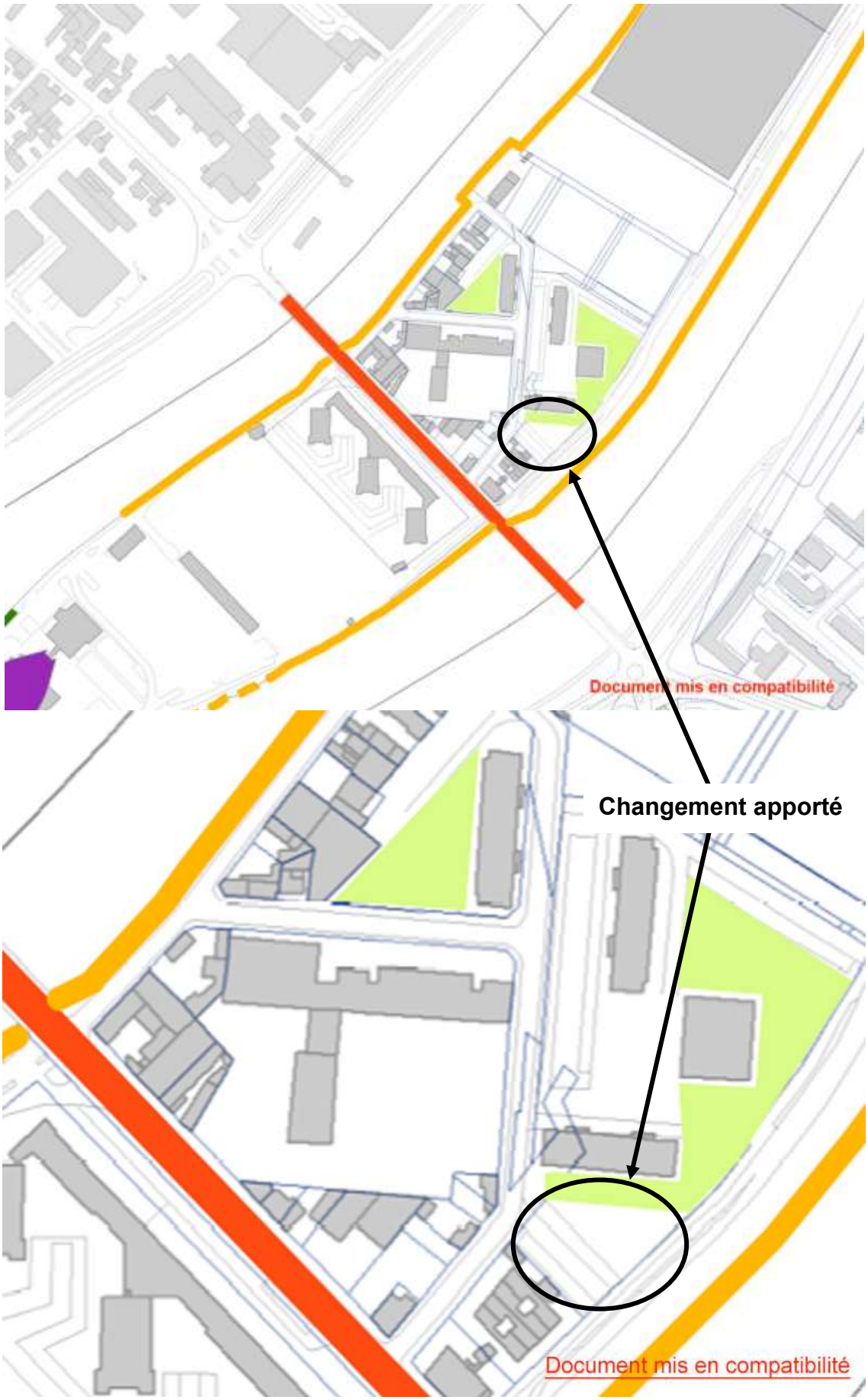
Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé et aucun Espace Boisé Classé.

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

Le plan de zonage en vigueur de la ville de L'ILE SAINT DENIS fait apparaître les éléments du projet (Extrait ci-dessous)



Après mise en compatibilité le plan de zonage de la ville de L'ILE SAINT DENIS fait apparaître les éléments du projet (Extrait ci-dessous)



2.1.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans la zone traversée par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce n°9 « Plan Patrimoine » afin de réduire un espace vert protégé pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.

2.1.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 39 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de L'Ile-Saint-Denis,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet pendant toute la durée de l'enquête dont celle de L'Ile-Saint-Denis,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de L'Ile-Saint-Denis,
- que les 2 réunions publiques prévues respectivement à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

Etant donné, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de L'Ile-Saint-Denis n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir observé :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public

du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de L'Ile-Saint-Denis,

- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de L'Ile-Saint-Denis afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de L'Ile-Saint-Denis des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

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

A Nogent sur Marne le 17 décembre 2015

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président

Bruno FERRY-WILCZEK : membre

Valérie BERNARD : membre

Jean-Claude LASAYGUES : membre

Hélène VELLIS-FERGUSON : membre

22

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

2.2.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.2.1.1. Situation actuelle

La ville de GENNEVILLIERS est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 mars 2005.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 25 mars 2015.

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse le Sud du territoire communal, quartiers des Agnettes, Chandon-Brenu et des Grésillons, sur une longueur totale d'environ 3 km. Il présente les caractéristiques suivantes :

- La section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris traverse tout d'abord le quartier des Agnettes puis la ZAC Chandon-République. Elle poursuit ensuite à travers le quartier des Grésillons et en particulier le Parc d'activités GVIO. Après un passage sur le territoire d'Asnières-sur-Seine, elle s'engage au Sud du quartier du Pont Saint-Ouen, où elle marque la fin du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel.
- Deux nouvelles gares : la première « Les Agnettes » permettra la desserte d'un environnement urbain déjà constitué et dense tout en assurant la correspondance avec la Ligne 13 du métro vers Paris. La seconde gare « Les Grésillons », connectée à la gare RER du même nom (ligne C), assurera la desserte d'un territoire sur lequel des programmes de développement urbain mixtes sont à l'étude.

L'implantation de trois ouvrages techniques annexes. Le premier est situé à l'intersection de la rue du 8 mai 1945 et de l'avenue Gabriel Péri dans le quartier des Agnettes, le deuxième se localise sur des terrains de la *« coulée verte »* à proximité de l'avenue Chandon, le troisième est situé au Sud du quartier du Pont de Saint-Ouen, près de la limite communale avec Asnières-sur-Seine.

Extrait du plan de zonage de la ville de Gennevilliers faisant apparaître les éléments du projet

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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés sera inséré dans le document, à la fin du chapitre *« V –*

CARACTERISTIQUES DES PRINCIPALES ZONES DU PLU ET MOTIVATION DES REGLES » :

Mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la ligne 15 Ouest du Réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

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

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

*Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. :*

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*
- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au 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 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*
- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

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

Le PADD de la Ville de GENNEVILLIERS n'intègre pas de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

La deuxième grande orientation du PADD *« Mieux se déplacer en ville »* sera modifiée en deux points : d'une part, dans le texte introductif, d'autre part à l'orientation 3 *«Favoriser l'usage des transports en commun et leurs conditions de circulation »* afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les textes modifiés seront les suivants :

« L'amélioration des déplacements s'inscrit dans des projets d'importance pour l'avenir de la commune :

- *En limite communale avec Asnières, prolongement de la ligne 13bis du métro jusqu'au Port Autonome de Paris – Plateforme de Gennevilliers et la réalisation de trois nouvelles stations.*
- *Prolongement de la ligne de tramway T1 Bobigny - Saint-Denis jusqu'à Asnières - Gennevilliers avec six stations desservant la commune.*
- *La constitution d'un pôle multimodal (AGIII) à l'interconnexion des deux modes de transports en commun.*
- *Implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris entrainant la réalisation de deux gares : « Les Agnettes » et « Les Grésillons ».* »

*« **3. Favoriser l'usage des transport en commun et leurs conditions de circulation***

Améliorer et développer l'offre de transport en commun pour réduire l'usage de la voiture est un des engagements majeurs de la ville pour permettre une mobilité sans exclusive de tous les gennevillois.

- *Aménagement de pôles d'échange multimodaux : en interconnexion métro/tramway/bus/RER C*
- *Agir en faveur d'un arrêt supplémentaire de la ligne C du RER à la hauteur de la rue des Petits Marais, pour desservir les territoires économiques existants et promis à développement*
- *Favoriser le projet de prolongement de la ligne de métro 13 bis jusqu'au Port avec la création d'une station terminus*
- *Accompagner le projet de réseau de transport public du Grand Paris, plus particulièrement l'implantation des gares « Les Agnettes » et « Les Grésillons »*
- *Mise en place d'aires de stationnement de rabattement aux pôles d'échanges multimodaux. »*

L'évolution du PADD ne modifie pas substantiellement l'économie générale du PADD.

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

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris prend toute sa place dans les objectifs énoncés par ces deux orientations particulières d'aménagement.

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

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

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Définition des CINASPIC dans le règlement Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »* (aucune mention dans l'annexe du règlement « lexique », ni dans les articles 1 et 2). **Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.** Toutefois, le règlement comporte dans les dispositions générales un	

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
paragraphe concernant les ouvrages techniques : *« ARTICLE 6 - OUVRAGES TECHNIQUES* *Nonobstant les dispositions d'urbanisme du présent règlement, les lignes électriques à moyenne et haute tension, ainsi que d'autres ouvrages techniques d'utilité publique (ouvrage de défense contre les crues, château d'eau, pylône électrique, poste de transformation, relais hertziens, ouvrages hydrauliques, station de traitement des eaux, lagunage, poste de refoulement par exemple) et les équipements liés à l'utilisation de l'énergie solaire, géothermique ou éolienne peuvent être autorisés dans toutes les zones, sauf dans les zones UP, correspondant à la Cité-Jardins. »* **Cette disposition autorise les ouvrages techniques dans toutes les zones du règlement, auxquels peuvent s'apparenter les ouvrages techniques annexes du projet puisque la liste d'exemples citée n'est pas close.**	
<u>Zone UA, secteur UAcr</u> : **Les articles UA 1, 2, 6, 9, 10 et 13**, **sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité **L'article UA 7** indique notamment : *« 7.1 Par rapport aux limites séparatives joignant l'alignement :* *a. Pour les terrains dont la largeur est inférieure ou égale à 9 m : les constructions sur au moins l'une de ces limites sont obligatoires.* *b. Pour les terrains dont la largeur est supérieure à 9 m : les constructions sont autorisées soit sur les limites séparatives, soit en retrait de ces limites.* *7.2 Par rapport aux limités séparatives ne joignant pas l'alignement (limites de fond de parcelle) :* *Les constructions sur ces limites sont autorisées uniquement dans les trois cas suivants :* *a. si elles s'adossent à une construction en bon état et de dimension égale ou supérieure existant sur le terrain voisin ;* *b. si elles ne sont pas affectées à l'habitation ou à une activité industrielle ou artisanale ou de bureaux et que leur hauteur ne dépasse pas 2,60 m ;* *c. en secteur UAcr, pour des façades sans baie.* *7.3 Implantation des constructions en retrait des limites séparatives :* *Lorsque les constructions ne sont pas sur les limites séparatives, elles devront s'écarter de ces limites en respectant les règles suivantes :* *(…)* *Pour les façades ne comportant pas des baies principales :* *La distance comptée horizontalement de tout point de la façade ou des façades en retrait par rapport aux limites séparatives, devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de la façade - en ce point et par rapport au terrain naturel - sans pouvoir être inférieure à 3 m. »* Les dispositions arrêtées par l'article UA 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Les Agnettes ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UA 12** indique notamment : *« 1. Surfaces de stationnement (…)* *- Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : 40 % SDP (1)* *(1) Dans un rayon de 500 m autour des pôles de transport en commun, la surface de stationnement sera de 25 % de la SDP (voir « Pôles de transport en commun » dans le plan de zonage)* *(…)* *4. Pour les opérations générant de 1 000 à 5 000 m² de SDP, il est exigé qu'au moins 50 % des emplacements de stationnement soient réalisés en sous-sol ou à l'intérieur du volume de la construction. Pour les opérations générant plus de 5 000 m² de SDP et dans le secteur UAcr, toutes les places devront être réalisées en sous-sol ou dans le volume de la construction, sauf pour les équipements publics. (…)* *6. Si pour des raisons d'ordre technique, urbanistique ou architectural, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnement prévues ci-dessus, le constructeur peut être autorisé :* *- soit à réaliser ou acquérir ces aires dans un rayon de 200 m du projet ;* *- soit à solliciter l'application de l'article L.123.1.12 du Code de l'Urbanisme (concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation).* *7. Surfaces de stationnement deux-roues non motorisées. (…)* *Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou*	**La rédaction insérée en fin d'article (avant les notas) est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »* **Un nouveau tiret sera inséré dans la liste de l'alinéa 1 rédigée de la manière suivante :** *« - Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : 40 % SDP (1)* *- Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins. »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
d'intérêt collectif (à l'exclusion du logement), l'hébergement hôtelier et le commerce, les emplacements pour les deux roues sont obligatoires et sa surface sera calculée en fonction des besoins estimés. » Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) notamment concernant les normes de stationnement automobile et deux-roues. Il convient donc de les en exempter au titre des « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	
<u>Zone UB</u> : **Les articles UB 1, 2, 9, 10 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. / **L'article UB 6** indique notamment : *« 1. Si aucune marge de recul ne figure au plan, les constructions pourront être implantées soit à l'alignement, soit en retrait par rapport à l'espace public.* *(…)* *Néanmoins, pour préserver l'esprit de son paysage urbain dense, les parcelles d'angle font l'objet d'une réglementation spécifique :* *- Pour les unités foncières de moins de 1 000 m², l'alignement par rapport à l'emprise publique n'est pas obligatoire.* *- Pour les unités foncières d'au moins 1 000 m², l'alignement par rapport à l'emprise publique est obligatoire sur l'une ou l'autre des limites avec la voie publique. »* Pour les parcelles d'angle d'au moins 1 000 m2, les dispositions arrêtées par l'article UB 6 imposent aux constructions un alignement qui peut se révéler incompatible avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UB 7** fait référence à des implantations dans une bande de 30 m et au-delà. Les éléments de projet étant implantés dans la bande de 30 m, seule la première partie de l'article est extraite ici pour l'analyse. *« 7.1 Par rapport aux limites séparatives joignant l'alignement, et aux limites séparatives de fond de parcelle :* *a. Pour les terrains dont la largeur est inférieure ou égale à 9 m : les constructions sur au moins l'une de ces limites sont obligatoires ;* *b. pour les terrains dont la largeur est supérieure à 9 m : les constructions sont autorisées soit sur les limites séparatives, soit en retrait de ces limites.* *7.2 Implantation des constructions en retrait des limites séparatives (…)* *Pour les façades ne comportant pas des baies principales La distance comptée horizontalement de tout point de la façade ou des façades en retrait par rapport aux limites séparatives, devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de la façade - en ce point et par rapport au terrain naturel - sans pouvoir être inférieure à 3 m. »* Les dispositions arrêtées par l'article UB 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UB 12** indique notamment : *« 1. Surfaces de stationnement (…)* *- Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : 40 % SDP (1)* *(1) Dans un rayon de 500 m autour des pôles de transport en commun, la surface de stationnement sera de 25 % de la SDP (voir « Pôles de transport en commun » dans le plan de zonage)* *(…)* *4. Pour les opérations générant de 1 000 à 5 000 m² de SDP, il est exigé qu'au moins 50 % des emplacements de stationnement soient réalisés en sous-sol ou à l'intérieur du volume de la construction. Pour les opérations générant plus de 5 000 m² de SDP, toutes les places*	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Néanmoins, pour préserver l'esprit de son paysage urbain dense, les parcelles d'angle font l'objet d'une réglementation spécifique :* *- Pour les unités foncières de moins de 1 000 m², l'alignement par rapport à l'emprise publique n'est pas obligatoire.* *- Pour les unités foncières d'au moins 1 000 m², l'alignement par rapport à l'emprise publique est obligatoire sur l'une ou l'autre des limites avec la voie publique. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1m au minimum* **La rédaction insérée en fin d'article (avant les notas) est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »* **Un nouveau tiret sera inséré dans la liste de l'alinéa 1 rédigée de la manière suivante :** *« - Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : 40 % SDP (1)* *- Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
devront être réalisées en sous-sol ou dans le volume de la construction, sauf pour les équipements publics. *(…)* *6. Si pour des raisons d'ordre technique, urbanistique ou architectural, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnement prévues ci-dessus, le constructeur peut être autorisé :* *- soit à réaliser ou acquérir ces aires dans un rayon de 200m du projet ;* *- soit à solliciter l'application de l'article L.123.1.12 du Code de l'Urbanisme (concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation).* *7. Surfaces de stationnement deux-roues non motorisées. (…)* *Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (à l'exclusion du logement), l'hébergement hôtelier et le commerce, les emplacements pour les deux roues sont obligatoires et sa surface sera calculée en fonction des besoins estimés. »* Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) notamment concernant les normes de stationnement automobile. Il convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **<u>Zone UBG</u> :** **Les articles UBG 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	
<u>Zone UC</u> : **L'article UC 6** indique notamment : *« 1. A l'exception des plantations, aucune occupation du sol ni du sous-sol n'est autorisée à moins de 6 m par rapport à l'axe de la voie adjacente.* *2. Si aucune marge de recul ne figure au plan, les constructions devront être implantées :* *- à 12 m minimum de l'axe de la voie, si celle-ci a une largeur inférieure à 12 m ;* *- à 6 m minimum de l'axe de la voie, si celle-ci a une largeur égale ou supérieure à 12 m.* *3. Si une marge de recul figure au plan, les constructions devront être implantées au-delà de cette marge, dont 50% au moins devra être traité en espaces verts plantés d'arbres.* *4. Les saillies sur les marges de recul sont autorisées à condition qu'elles ne dépassent pas 1m et qu'elles soient situées à 2,75 m au moins du sol.* *5. Les dimensions des saillies en surplomb du domaine public fixées en fonction de leur nature et de leur situation sont définies par les règlements des voiries communales et départementales en vigueur.* *6. Pan coupé pour les parcelles d'angles : en l'absence d'indications particulières figurant au plan, les parcelles situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau, constitué par un segment de droite de 7 m de longueur coupant l'angle de l'unité foncière et formant des angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes. »* Les dispositions arrêtées par l'article UC 6 imposent aux constructions un alignement qui peut se révéler incompatible avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Les Agnettes ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UC 7** indique notamment : *« 7.1 Par rapport aux limites séparatives joignant l'alignement* *a. Pour les terrains dont la largeur est inférieure ou égale à 15 m : les constructions sont autorisées soit sur les limites séparatives, soit en retrait de ces limites.* *b. Pour les terrains dont la largeur est supérieure à 15 m et inférieure ou égale à 30 m : les constructions sont autorisées soit sur l'une de ces limites séparatives et devront s'écarter de l'autre limite, soit en retrait de ces limites.* *c. pour les terrains dont la largeur est supérieure à 30 m, Les constructions sur ces limites sont autorisées uniquement dans les deux cas suivants :* *- si elles s'adossent à une construction en bon état et de dimension égale*	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
ou supérieure existant sur le terrain voisin ; *- si elles ne sont pas affectées à l'habitation ou à une activité industrielle ou artisanale ou de bureaux et que leur hauteur ne dépasse pas 2,60 m.* *Les constructions en retrait de ces limites sont autorisées et devront s'écarter conformément aux règles définies au paragraphe 7.3. ci-dessous.»* *7.2 Par rapport aux limités séparatives ne joignant pas l'alignement (limites de fond de parcelle)* *Les constructions sur ces limites sont autorisées uniquement dans les cas prévus à l'article 7.1.c.* *7.3 Implantation des constructions en retrait des limites séparatives* *Lorsque les constructions ne sont pas sur les limites séparatives elles devront s'écarter de cette limite en respectant les règles suivantes :* *Pour les façades comportant des baies principales,* *La distance à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, devra être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8 m.* *Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :* *- la distance à la limite séparative, mesurée normalement au milieu de la façade, devra être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8 m ;* *- la distance à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, devra être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6 m.* *Dans tous les cas, cette distance minimum est ramenée à 5m pour les seules constructions en rez-de-chaussée.* *Pour les façades ne comportant pas des baies principales,* *La distance comptée horizontalement de tout point de la façade ou des façades en retrait par rapport aux limites séparatives, devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de la façade - en ce point et par rapport au terrain naturel - sans pouvoir être inférieur à 3 m. »* Les dispositions arrêtées par l'article UC 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Les Agnettes ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa 7.1.3 est la suivante :** *« C) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UC 12 indique notamment : *« 1. Surfaces de stationnement (…)* *- Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : 40 % SDP (1)* *(1) Dans un rayon de 500 m autour des pôles de transport en commun, la surface de stationnement sera de 25 % de la SDP (voir « Pôles de transport en commun » dans le plan de zonage)* *(…)* *4. Pour les opérations générant de 1 000 à 5 000 m² de SDP, il est exigé qu'au moins 50 % des emplacements de stationnement soient réalisés en sous-sol ou à l'intérieur du volume de la construction. Pour les opérations générant plus de 5 000 m² de SDP, toutes les places devront être réalisées en sous-sol ou dans le volume de la construction, sauf pour les équipements publics.* *(…)* *6. Si pour des raisons d'ordre technique, urbanistique ou architectural, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnement prévues ci-dessus, le constructeur peut être autorisé :* *- soit à réaliser ou acquérir ces aires dans un rayon de 200m du projet ;* *- soit à solliciter l'application de l'article L.123.1.12 du Code de l'Urbanisme (concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation).* *7. Surfaces de stationnement deux-roues non motorisées. (…)* *Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (à l'exclusion du logement), l'hébergement hôtelier et le commerce, les emplacements pour les deux roues sont obligatoires et sa surface sera calculée en fonction des besoins estimés. »* Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) notamment concernant les normes de stationnement automobile. Il convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de**	**Un nouveau tiret sera inséré dans la liste de l'alinéa 1 rédigée de la manière suivante :** *« - Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : 40 % SDP (1)* *- Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins. »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	
<u>Zone UE, secteurs UEa et UEe</u> : **Les articles UE 1, 5, 9, 10 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité **L'article UE 2** autorise sous conditions : *« 2.1- Dispositions applicables sur toutes les zones UE :* *Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après : (…)* *b) Les installations classées nouvelles et les extensions d'installations classées sous réserve que :* *- leur implantation n'engendre pas de distances d'isolement excédant les limites du terrain dont dispose l'établissement concerné ;* *- des dispositions particulières soient prises afin d'éviter toute gêne et tous risques pour le voisinage (nuisances, incendie, explosions, …) ;* *- les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes et les autres équipements collectifs ;* *- leur volume et leur aspect extérieur s'intègrent harmonieusement dans leur environnement. »* Cette rédaction autorise les ICPE et ne s'oppose donc pas au projet. Les ICPE implantées dans la gare « Les Grésillons » (emprises souterraines et émergence) nécessaires au projet respecteront bien sûr ces « règles prudentielles ». **Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.** De plus, l'article UE 2 indique également : *« g) Les ouvrages et constructions pouvant être nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire :* *1. constructions, installations, dépôts de toute nature réalisés par l'exploitant;* *2. constructions, installations, dépôts réalisés par les clients du chemin de fer sur les emplacements mis à leur disposition pour l'exercice d'activités liées au service public ferroviaire (entreposage, stockage, conditionnement des marchandises…).* *h) Les ouvrages et constructions à usage d'équipement collectif ou sportif, liés ou nécessaires au fonctionnement des activités autorisées dans la zone. »* Ces dispositions n'autorisent que les constructions nécessaires au service public ferroviaire. Il convient donc de compléter cet article afin d'y autorise également les constructions nécessaires au projet. **Cette partie de l'article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UE 6** indique notamment : *« 1. Si aucune marge de recul ne figure au plan, les constructions devront être implantées avec un retrait minimum de 5 mètres par rapport à l'alignement, sauf dans les cas ci-dessous.* *(…)* *2. Toutefois, la construction dans la zone de retrait est autorisée pour les éléments techniques et fonctionnels : postes de transformation, poste de contrôle et gardiennage, locaux de tri sélectif hors déchets de l'activité industrielle (autres que des déchets produits par des locaux à vocation de bureaux et d'équipements publics).* *(…)* *4. Le retrait ne s'applique pas aux constructions dont la desserte par la voie ferrée est nécessaire ainsi qu'aux constructions indispensables au fonctionnement du service public ferroviaire dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation. »* Les dispositions arrêtées par l'article UE 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Les Grésillons ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UE 7** indique notamment : *« 7.1 Par rapport aux limites séparatives joignant l'alignement,* *Les constructions nouvelles et les extensions de constructions existantes sont autorisées :*	**L'alinéa g) est complété de la manière suivante:** *« g) Les ouvrages et constructions pouvant être nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire ou au réseau de transport public du Grand Paris :* *1. constructions, installations, dépôts de toute nature réalisés par l'exploitant ;* *2. constructions, installations, dépôts réalisés par les clients du chemin de fer sur les emplacements mis à leur disposition pour l'exercice d'activités liées au service public ferroviaire (entreposage, stockage, conditionnement des marchandises…) »* **La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 6. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
a. sur les limites séparatives, avec dans ce cas le souci de s'adosser de manière prioritaire aux constructions voisines existantes, en bon état et de dimension égale ou supérieure ; *b. en retrait de ces limites.* *7.2 Par rapport aux limités séparatives ne joignant pas l'alignement (limites de fond de parcelle)* *Les constructions nouvelles sont autorisées soit sur les limites séparatives, soit en retrait de ces limites. (…)* *7.3. Implantation des constructions en retrait des limites séparatives* *Lorsque les constructions ne sont pas sur les limites séparatives, elles devront s'écarter de ces limites en respectant les règles suivantes :* *(…)* *Pour les façades ne comportant pas des baies principales* *La distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 3 m.* *Les constructions indispensables au fonctionnement du service public ferroviaire dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation peuvent être implantées différemment afin de respecter les nécessités propres à l'opération en cause. »* Les dispositions arrêtées par l'article UE 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Les Grésillons ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction en fin d'article (avant les notas) est complétée de la manière suivante :** *« Les constructions indispensables au fonctionnement du service public ferroviaire et au réseau de transport public du Grand Paris dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation peuvent être implantées différemment afin de respecter les nécessités propres à l'opération en cause. »*
L'article UE 12 indique notamment : *« 1. Surfaces de stationnement (…)* *- Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : 40 % SDP (1)* *(1) Dans un rayon de 500 m autour des pôles de transport en commun, la surface de stationnement sera de 25 % de la SDP (voir « Pôles de transport en commun » dans le plan de zonage) (…)* *5. Si pour des raisons d'ordre technique, urbanistique ou architectural, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnement prévues ci-dessus, le constructeur peut être autorisé :* *- soit à réaliser ou acquérir ces aires dans un rayon de 200 m du projet ;* *- soit à solliciter l'application de l'article L.123.1.12 du Code de l'Urbanisme (concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation).* *6. Des emplacements aisément accessibles à partir du domaine public, couverts et avec des aménagements adaptés pour les deux-roues seront prévus pour toute nouvelle construction. (…)* *Tout local ou emplacement réservé à cet usage doit avoir une surface d'au moins 3 m². Sa superficie est calculée en fonction des normes suivantes :* *- une superficie équivalente à 5 % des surfaces dédiées au stationnement automobile ;* *- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : 1 place / 10 places de capacité de réception. »* Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) notamment concernant les normes de stationnement automobile et deux-roues. Il convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 8. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins. »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<u>Zone N</u> : **Les articles N1, 10, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article N 2** autorise sous conditions : *« c) les installations mineures d'intérêt général nécessaires au fonctionnement des services publics qui ne pourraient être implantées en dehors de la zone (liés au captage d'eau potable ou à sa protection, par exemple) ;* *d) les équipements d'infrastructure et de superstructure directement liés à une activité culturelle, sportive ou de loisirs. Afin de ne pas être assimilables à des constructions nouvelles, ces structures devront éventuellement être démontables si elles sont comprises dans la zone rouge du P.P.R.I. ; »* Ces dispositions ne permettent pas l'implantation les composantes du réseau de transport public du Grand Paris, au titre *« des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« g) les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, sous réserve de leur insertion urbaine et paysagère au regard de la vocation de loisirs et de détente de la zone. »*
L'article N 6 indique notamment : *« Sauf indications contraires portées au document graphique :* *- Les installations nouvelles autorisées à l'article N 1 peuvent s'implanter à l'alignement ou en recul.* *- Les installations mineures d'intérêt général, telles que transformateur EDF, ne sont tenues d'observer qu'une marge de recul minimale de 5 m par rapport à l'alignement des voies publiques ou privées, sauf si l'ouvrage par son implantation ou ses caractéristiques peut nuire à l'intérêt des lieux avoisinants ou à la sécurité des usagers de la route. »* Les dispositions arrêtées par l'article N 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Les Grésillons ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée, sous forme de tiret, en fin d'article est la suivante:** *« - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article N 7 indique : *« Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de la parcelle au moins égale à sa hauteur avec un minimum de 5 mètres, à l'exception des structures d'accueil légères, liées ou destinées à une activité sportive ou de loisirs qui peuvent être implantées en limites séparatives..* Les dispositions arrêtées par l'article N 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article N 9 indique notamment : *« L'emprise au sol de toute construction ne doit pas excéder 1 % de la superficie du terrain d'assiette. »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet. » **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100 %. »*

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

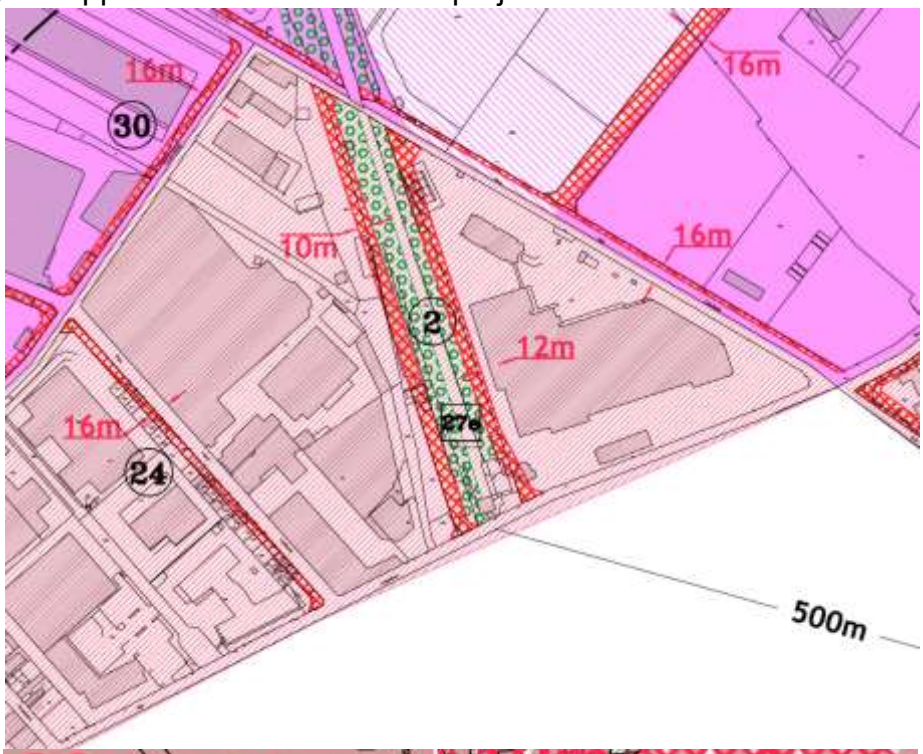
Le projet en surface impacte également deux emplacements réservés. Il est donc nécessaire d'adapter l'emprise de ces emplacements réservés afin de permettre l'implantation d'un ouvrage technique annexe et du bâtiment de la gare *« Les Grésillons »* :

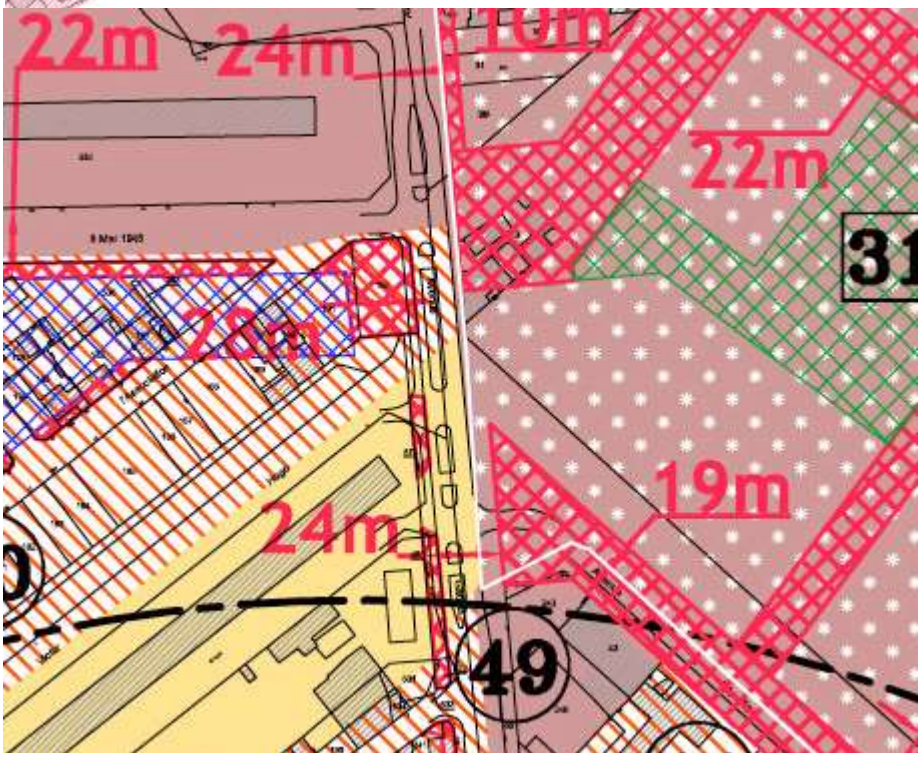
- L'emplacement réservé n°2 dans le secteur d'activités qui a pour objet la création de *« deux voies parallèles SNCF Grésillons – Caboeufs »* au bénéfice de la commune de GENNEVILLIERS.
- L'emplacement réservé n°49 ayant pour objet l'élargissement de l'avenue *« Gabriel Péri à 28 m »* au bénéfice de Conseil Général.

Ces deux évolutions d'emplacement réservé ne remettent pas en cause la réalisation des opérations portées par ces réservations, la réduction des surfaces des emplacements réservés concernant uniquement l'emprise des éléments du projet.

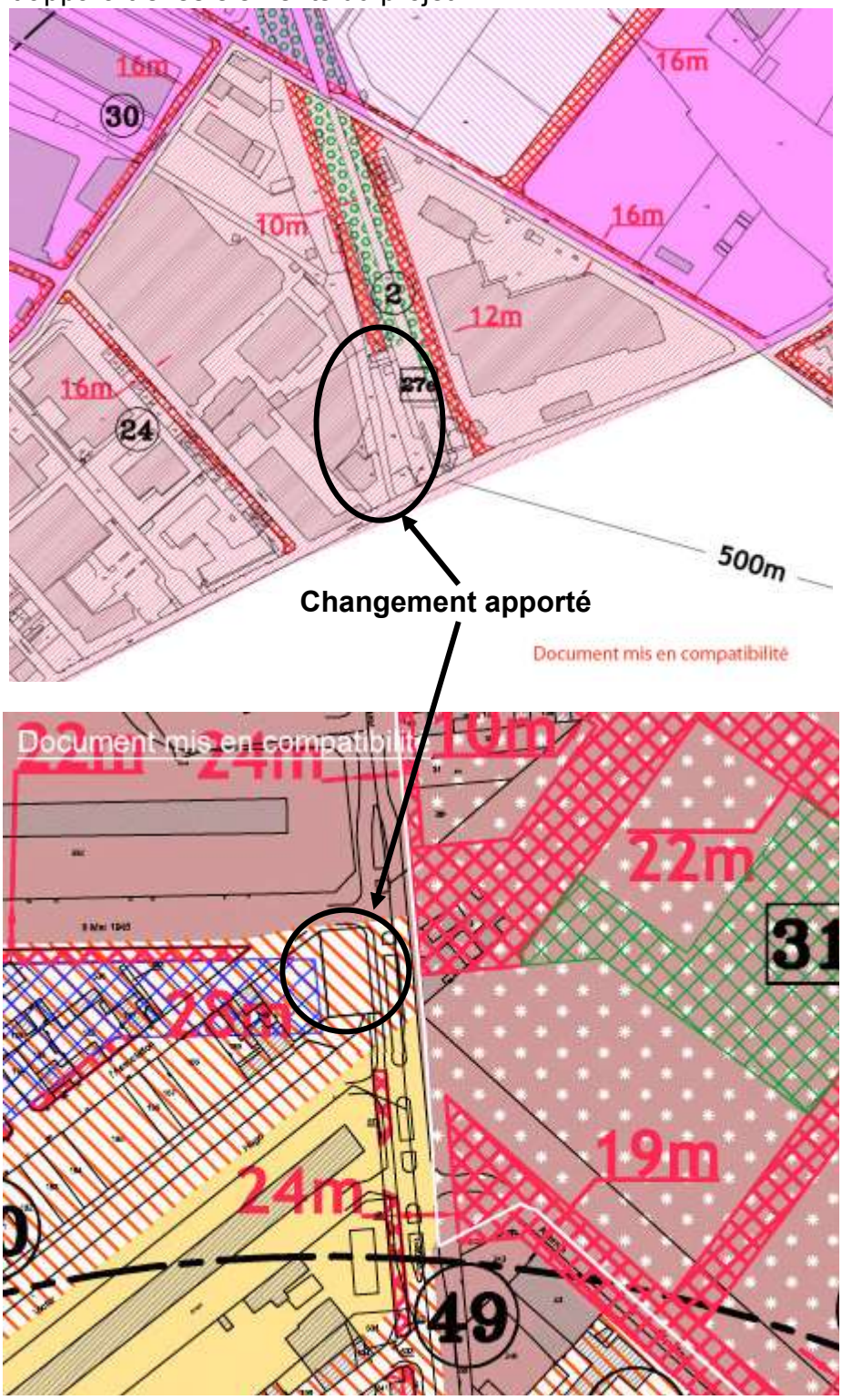
2.2.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

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





La mise en compatibilité du PLU de la ville de GENNEVILLIERS (Extrait ci-dessous) fait apparaître les éléments du projet



2.2.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

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

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet.

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emprise de deux emplacements réservés et d'un élément protégé au titre de l'article L. 123-1-5 III 2° (anciennement L. 123-1-5 7°) du Code de l'Urbanisme, pour permettre l'implantation des éléments de projet.
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés et des espaces verts existants à protéger afin de modifier la superficie des éléments modifiés par le projet.

2.2.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 39 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Gennevilliers,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Gennevilliers,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Gennevilliers,
- que les 2 réunions publiques prévues respectivement à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

Etant donné, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Gennevilliers n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir observé :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Gennevilliers,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Gennevilliers afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Gennevilliers des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

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

A Nogent sur Marne le 17 décembre 2015

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président

Bruno FERRY-WILCZEK : membre

Valérie BERNARD : membre

Jean-Claude LASAYGUES : membre

Hélène VELLIS-FERGUSON : membre

23

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

2.3.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.3.1.1. Situation actuelle

La ville d'ASNIERES-SUR-SEINE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 juin 2006.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification simplifiée par délibération du Conseil Municipal en date du 12 décembre 2013.

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

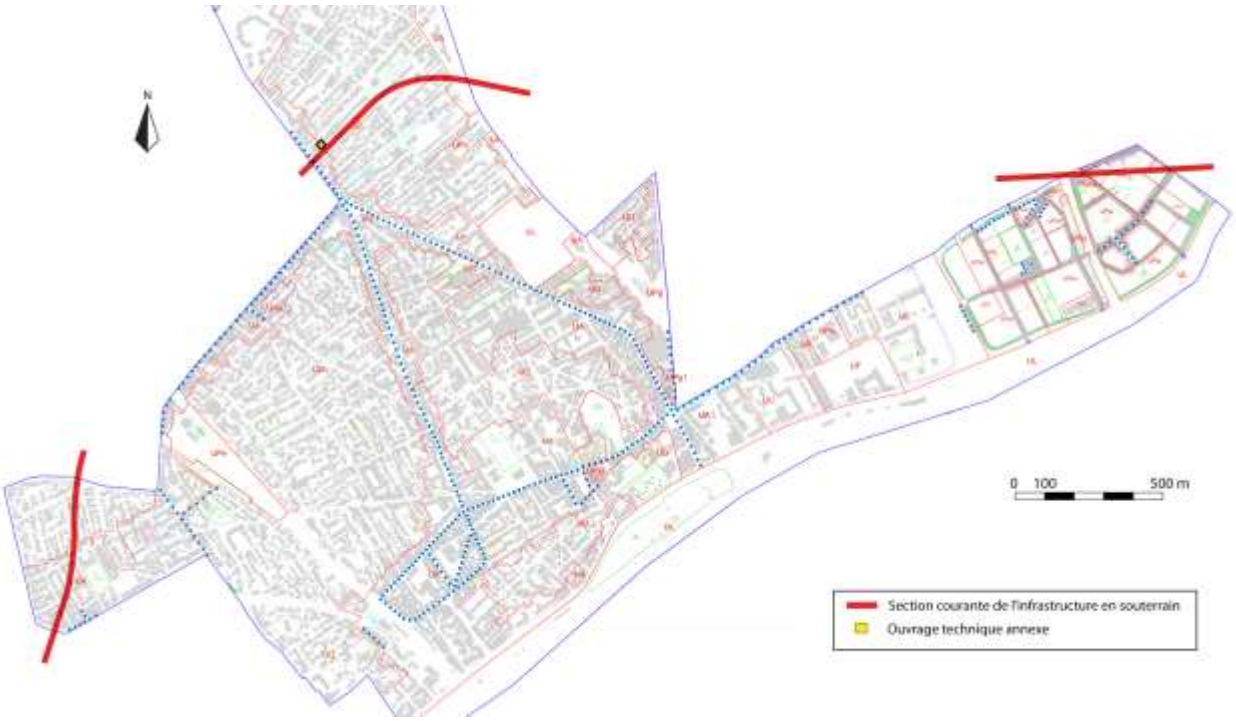
Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'ASNIERES-SUR-SEINE sur une longueur totale d'environ 1,5 km.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe à proximité du lycée Auguste Renoir.

Le tracé est implanté sur cinq zones urbaines distinctes du PLU de la ville

Extrait du plan de zonage d'Asnières sur Seine faisant apparaître les éléments du projet



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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés sera inséré dans le document, à la fin du chapitre *« IV-1 – Evolution des documents d'urbanisme »* :

MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 15 OUEST DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS : EXPOSE DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTES

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

*Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*
- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au 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 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*
- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

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

Cette orientation générale vise l'ensemble des projets de transport en commun.

En tout état de cause, sans être mentionné explicitement dans le PADD, le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'inscrit en cohérence avec les orientations du PADD. Il ne remet donc pas en cause le PADD de la ville d'ASNIERES-SUR-SEINE, qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

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

Le projet, intégralement en souterrain sur cette section, ne remet pas en cause cette orientation. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

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

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

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Définition des CINASPIC dans le règlement Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »* (aucune mention dans l'annexe du règlement « lexique », ni dans les articles 1 et 2). **Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.** Toutefois, le règlement comporte dans son introduction un paragraphe concernant les ouvrages techniques : *« Ouvrages techniques* *Nonobstant les dispositions du présent règlement, les lignes électriques à moyenne et haute tension, ainsi que d'autres ouvrages techniques d'utilité publique (ouvrage de défense contre les crues, poste de transformation, relais hertziens, ouvrages hydrauliques par exemple) et les équipements liés à l'utilisation de l'énergie solaire, géothermique ou éolienne, peuvent être autorisés dans toutes les zones sauf celles situées dans le périmètre d'un bâtiment classé ou inventorié au titre de la législation sur les monuments historiques. »* **Cette disposition autorise les ouvrages techniques dans toutes les zones du règlement, auxquels peuvent s'apparenter les ouvrages techniques annexes du projet puisque la liste d'exemples citée n'est pas close**	
<u>Zone UA</u> : **Les articles UA 1, 2, 9, 10 et 13**, **sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité **L'article UA 6** indique notamment : *« 6-1 Règle générale :* *En l'absence de repères spécifiques mentionnés au document graphique, les constructions doivent être implantées à l'alignement.* *6-2 Règles particulières : (…)* *6-2-2 : En l'absence d'indication particulière portée au plan, les constructions situées à l'angle de deux voies ouvertes à la circulation devront observer un pan coupé bâti ou non d'une largeur comprise entre 5 et 7 mètres, perpendiculaire à la bissectrice de l'angle des deux voies existantes ou projetées. Lorsque l'une au moins des deux voies n'est pas ouverte à la circulation automobile la création d'un pan coupé est possible mais non obligatoire.* *6-2-3 : Des retraits ponctuels peuvent être réalisés pour éviter l'effet de barre, respecter la trame parcellaire traditionnelle ou se raccrocher au bâtiment voisin. Par ailleurs, la construction peut s'implanter dans la continuité des constructions existantes immédiatement riveraines »* Malgré les assouplissements accordés aux CINASPIC par l'alinéa 6-2-3, les dispositions arrêtées par l'alinéa 6-2-2 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UA 7** indique notamment : *« 7-1 Règles générales :* *7-1-1 Dans une bande de 20 mètres de profondeur mesurée à partir de l'alignement ou des limites de voie ou d'emprise d'un espace public les constructions peuvent s'implanter en limites séparatives ou en retrait.* *Si la construction s'implante en retrait, la distance comptée perpendiculairement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à 8 mètres.* *7-1-2 : Au-delà de la bande de 20 mètres de profondeur mesurée à partir de*	**La rédaction insérée en fin d'alinéa « 6-2 règles particulières » est la suivante :** *« 6-2-8 : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
l'alignement ou des limites de voie ou d'emprise d'un espace public les constructions visées ci-après peuvent s'implanter en limites séparatives ou en retrait. *Les constructions autorisées au-delà de la bande de 20 mètres de profondeur sont les suivantes :* *- les constructions et installations nécessaires d'intérêt collectif (Scolaires, petite enfance et sportifs) ou aux services publics ;* *- (…)* *Si la construction s'implante en retrait la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative, doit être au moins égale à 8 mètres. »* Les dispositions arrêtées par l'article UA 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UA 12** indique : *« 12-1 Prescriptions en matière de stationnement :* *Lors de toute opération de construction, d'extension supérieure à 60 m² de surface de plancher, ou de changement de destination de* *locaux, et afin d'assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions* *autorisées, il est exigé au moins : (…)* *Pour les équipements publics et d'intérêt collectif :* *- En ce qui concerne les équipements publics et d'intérêt collectif le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés. »* Les dispositions de l'article UA 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **Cette première partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.** Toutefois, l'article UA 12 indique également : *« 12-4 Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, motos et poussettes pour les constructions nouvelles : (…)* *La création d'un espace dédié aux vélos et poussettes est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. »* Cette disposition peut s'avérer incompatible pour les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa « 7-2 règles particulières » est la suivante :** *« 7-2-4 : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »* **L'alinéa 12-4 est complété de la manière suivante :** *« La création d'un espace dédié aux vélos et poussettes est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement dédiées aux vélos et poussettes doit être estimé en fonction des besoins de la construction.*
<u>Zone UD</u> : **Les articles UD 1, 2, 6, 9, 10, et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UD 7** indique notamment : *« 7-1 Règle générale :* *7-1-1 Terrain existant à la date d'approbation du PLU et terrain issu d'un regroupement de parcelles :* *- si le terrain présente une largeur inférieure ou égale à 10 mètres au droit de la construction, la construction peut s'implanter sur les deux limites séparatives aboutissant à la rue ;* *- si le terrain présente une largeur supérieure à 10 mètres et inférieure ou égale à 15 mètres, la construction peut s'implanter sur l'une des limites séparatives aboutissant à la rue ;* *- si le terrain présente une largeur supérieure à 15 mètres, la construction s'implante en retrait des limites séparatives.* *Dans le cas d'un terrain situé à l'angle de deux voies (y compris s'il s'agit de voies privées), il convient de choisir pour le calcul de la largeur, la voie la moins pénalisante.* *A l'exception des cas visés au 7-2-5, les constructions s'implantent en retrait des limites séparatives de fond de parcelle.* *7-1-2 Terrain issu d'une division après la date d'approbation du PLU :* *La construction s'implante en retrait des limites séparatives.* *7-1-3 Modalités de calcul du retrait :* *Lorsque la façade (ou partie de façade) ne comporte pas d'ouverture créant*	

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
des vues au sens du présent règlement (voir définition en annexe) la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment, mesurée à l'égout du toit, sans pouvoir être inférieure à 3 mètres. (…) *7-2 Règles particulières:* *7-2-1 : En complément des dispositions figurant au 7-1, s'il existe une construction sur le terrain voisin, le long de la limite séparative, la nouvelle construction peut s'adosser à la construction préexistante, à condition de ne pas en dépasser le gabarit ni en hauteur ni en longueur.* *(…) »* Les dispositions arrêtées par l'article 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa « 7-2 règles particulières » est la suivante :** *« 7-2-8 : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UD 12 indique : *« 12-1 Prescriptions en matière de stationnement :* *(…) Lors de toute opération de construction, d'extension supérieure à 60 m² de surface de plancher, ou de changement de destination de locaux, et afin d'assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions autorisées, il est exigé au moins : (…)* *Pour les équipements publics et d'intérêt collectif :* *· En ce qui concerne les équipements publics et d'intérêt collectif le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés. »* Les dispositions de l'article 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **Cette première partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.** Toutefois, l'article UD 12 indique également : *« 12-4 Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, motos et poussettes pour les constructions nouvelles : (…)* *La création d'un espace dédié aux vélos et poussettes est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif (Scolaires, petite enfance et sportifs). »* Cette disposition peut s'avérer incompatible pour les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé**	**L'alinéa 12-4 est complété de la manière suivante :** *« La création d'un espace dédié aux vélos et poussettes est également imposée pour équipements publics ou d'intérêt collectif (Scolaires, petite enfance et sportifs).* *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement dédié aux vélos et poussettes doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »*
<u>Zone UL</u> : **Les articles UL 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité	
<u>Zone UPj, secteur UPjb</u> : **Les articles UPj 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité	
<u>Zone UPL, secteur UPLa, UPLb</u> : **Les articles UPL 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	

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

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

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

Le plan de zonage en vigueur de la ville d'ASNIERES SUR SEINE n'est pas

modifié par le projet

2.3.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, les évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Les autres pièces du PLU ne nécessitent pas d'évolution.

2.3.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 39 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle d'Asnières-sur-Seine,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet pendant toute la durée de l'enquête dont celle d'Asnières-sur-Seine,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune d'Asnières-sur-Seine,
- que les 2 réunions publiques prévues respectivement à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

Etant donné, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU d'Asnières-sur-Seine n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir observé :

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

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune d'Asnières-sur-Seine des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

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

A Nogent sur Marne le 17 décembre 2015

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président

Bruno FERRY-WILCZEK : membre

Valérie BERNARD : membre

Jean-Claude LASAYGUES : membre

Hélène VELLIS-FERGUSON : membre

24

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BOIS-COLOMBES

2.4.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.4.1.1. Situation actuelle

La ville de BOIS-COLOMBES est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 5 juin 2007.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 13 mai 2014.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de BOIS-COLOMBES sur une longueur totale d'environ 1,4 km.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation des gares « Bécon-les-Bruyères » (essentiellement localisée sur la commune de Courbevoie) et « Bois-Colombes » située en centre-ville.
- Enfin, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

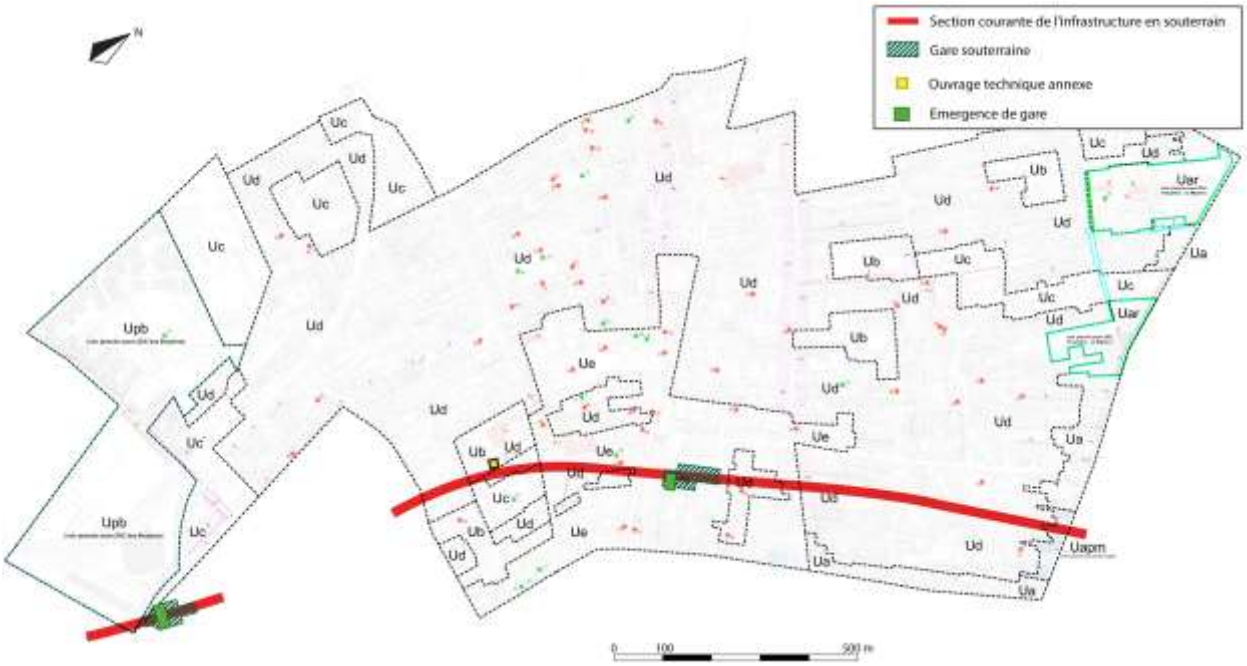
Le tracé est implanté sur six zones urbaines distinctes du PLU de la ville de BOIS-COLOMBES.

Par ailleurs, une partie du tracé concerne la Zone d'Aménagement Concerté *«ZAC des Bruyères »* dont le périmètre a été validé par délibération du Conseil Municipal en date du 30 mars 1999 et le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) approuvé le 24 octobre 2000.

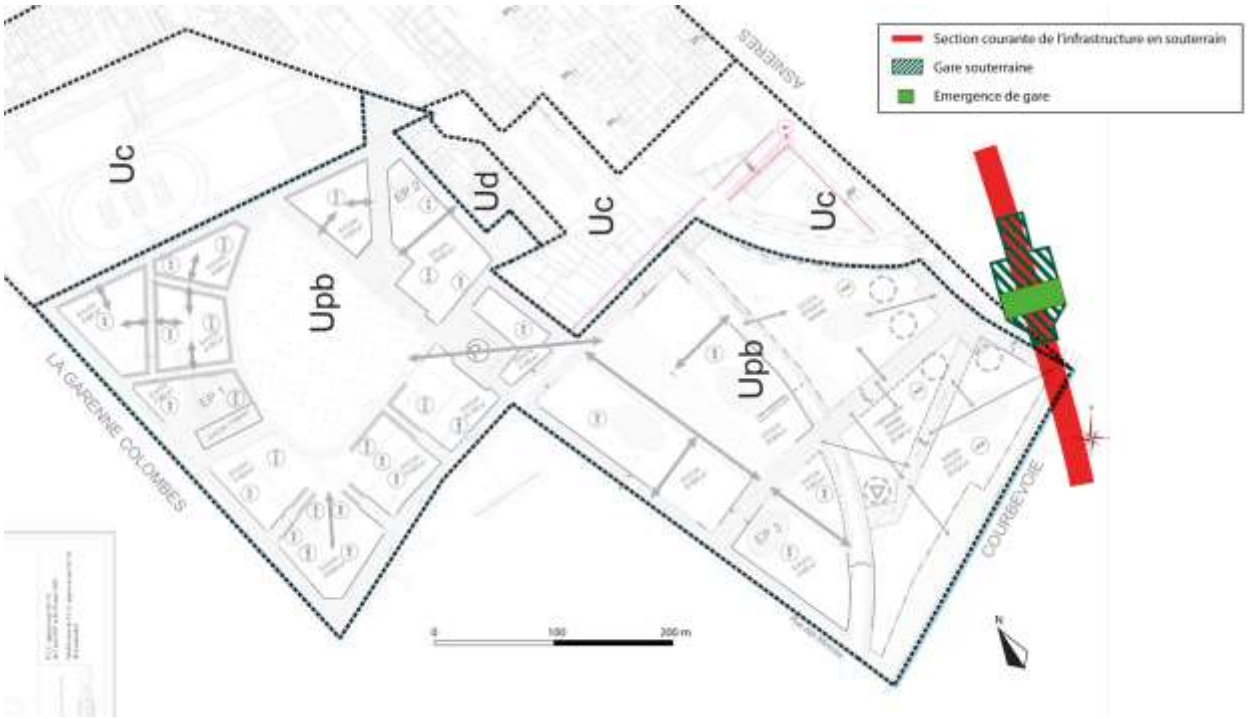
Cette ZAC a pour objectif de permettre à la commune d'engager la réalisation d'un projet d'urbanisme ambitieux : création de logements, du Parc des Bruyères et réhabilitation en école de la soufflerie de l'usine Hispano-Suiza inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques de France.

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, cette ZAC, intégrée dans le PLU, est régie par le règlement du secteur Upb.

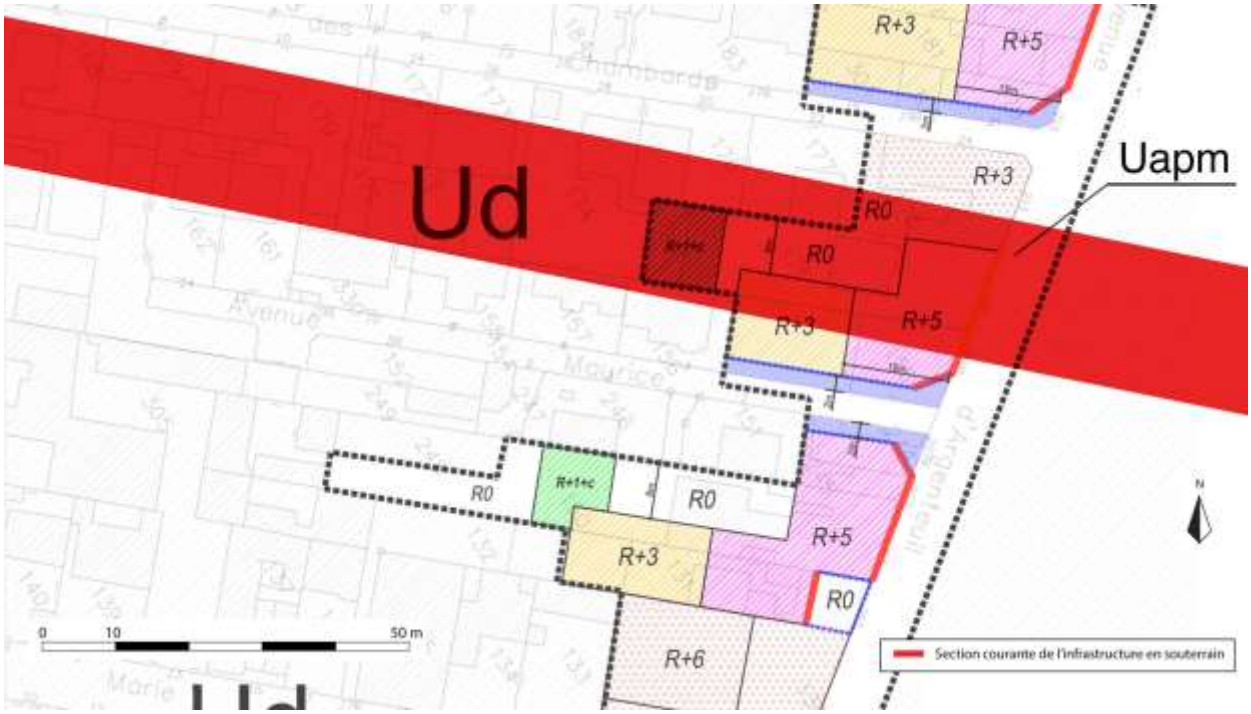
Extrait du plan de zonage de la ville de Bois-Colombes faisant apparaître les éléments du projet



Extrait du zoom de la ZAC des Bruyères de la ville de Bois-Colombes faisant apparaître les éléments du projet



Extrait du zoom de la Zone Uapm de la ville de Bois-Colombes faisant apparaître les éléments du projet



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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du chapitre *« Choix retenus pour établir la délimitation du zonage et les limitations a l'occupation des sols »*:

MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 15 OUEST DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS : EXPOSE DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTES

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

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

*Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 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 sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;*
- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;*
- *L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*
- *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 ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

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

La deuxième orientation du PADD *« Améliorer les déplacements et la circulation»* indique notamment dans son Objectif 1 *« Développer les déplacements alternatifs (transports en commun, modes doux) »* :

« Développer l'offre en transport en commun dans le Nord de la commune :

- *Prendre en compte le passage du tramway T1 avenue de l'Agent Sarre ;*
- *Faciliter l'accès aux futures stations de tramway « Gramme » et « 4 routes » par des cheminements piétonniers. »*

De plus, la carte de synthèse de cette deuxième orientation *« Améliorer les déplacements »* ne représente, pour les transports en commun, que la ligne de tramway T1 et les gares RER actuellement existantes.

Le PADD de la ville de BOIS-COLOMBES ne cite que la ligne de tramway localisée au Nord de la commune. Il convient de mettre en compatibilité le PADD afin qu'il cite explicitement le réseau de transport public du Grand Paris. Il y a donc lieu de faire évoluer cette pièce.

<u>Le texte modifié sera le suivant :</u>

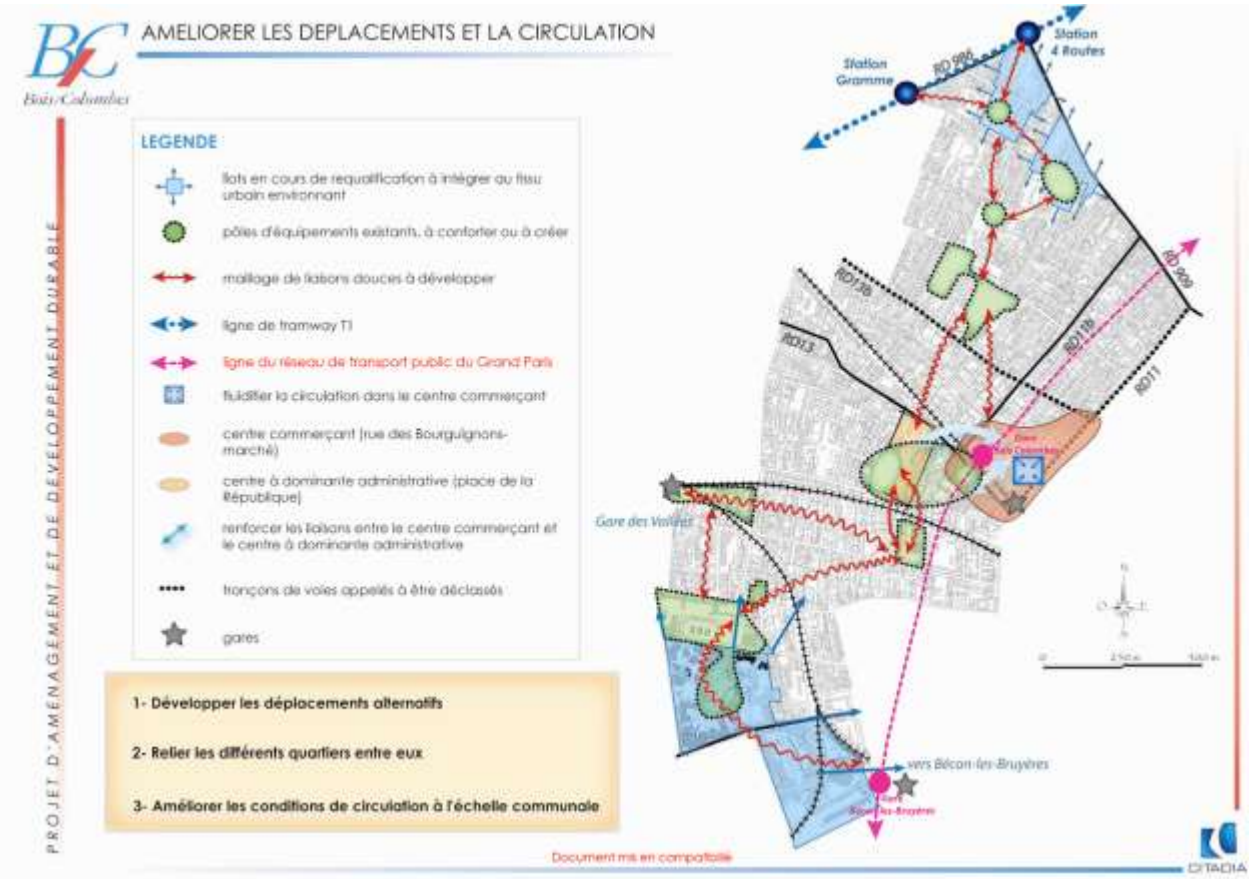
« Développer l'offre en transport en commun dans le Nord de la commune :

- *Prendre en compte le passage du tramway T1 avenue de l'Agent Sarre et du réseau* de transport public du Grand Paris ;
- *Faciliter l'accès aux futures stations de tramway « Gramme » et « 4 routes », ainsi qu'aux futures gares « Bécon-les-Bruyères » et « Bois-Colombes » par des cheminements piétonniers. »*

La carte de synthèse de l'orientation 2 *« Améliorer les déplacements et la circulation »* sera également modifiée afin d'y faire figurer le tracé du réseau de transport public du Grand Paris avec les gares de « Bécon-les-Bruyères » et « Bois-Colombes ».

Carte de synthèse de l'orientation 2 *« Améliorer les déplacements et la circulation »* en vigueur

Carte de synthèse de l'orientation 2 *« Améliorer les déplacements et la circulation »* après mise en compatibilité



Ces évolutions du PADD ne modifient pas substantiellement l'économie générale du PLU.

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

Aucune des Orientations Particulières d'Aménagement du PLU de BOIS-COLOMBES n'a d'incidence directe sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause cette pièce du dossier de PLU.

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

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Définition des CINASPIC dans le règlement Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »* (aucune mention dans l'annexe 5 du règlement « définitions » des dispositions générales, ni dans les articles 1 et 2). **Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.**	
<u>Zone UA, secteur Uapm</u> : **Les articles UA 1 et 2**, **sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité	
<u>Zone Ub</u> : **Les articles Ub 1, 2, 10 et 12 sont compatibles avec le projet** et ne sont	

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article Ub 6** indique : *« 6.1. Implantation des constructions nouvelles :* *Voies de largeur supérieure ou égale à 12m* — *Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait.* *Voies de largeur inférieure à 12 m* — *Les constructions devront être implantées à 6 m minimum de l'axe de la voie.* *(…)* *6.3. Angle de deux voies :* *Les constructions situées à l'angle de deux voies devront observer un pan coupé d'une largeur de 5 m, perpendiculaire à la bissectrice de l'angle des deux voies.* *Ce pan coupé sera d'une largeur de 7 m si l'une des voies au moins est départementale. (…) »* Les dispositions arrêtées par l'article Ub 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 6.5. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris en infrastructure peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article Ub 7 indique notamment : *« 7.1. Implantation des constructions nouvelles :* *Dans une bande de 20m à compter de l'alignement* — *Les constructions pourront s'implanter sur les limites séparatives ou en retrait et conformément à l'article 7.3.* *Au-delà de la bande de 20m* — *Les constructions devront s'implanter en retrait des limites séparatives et conformément à l'article 7.3.* *Néanmoins, l'implantation des constructions sur les limites séparatives pourra également être autorisée dans les cas suivants :* *- si elles s'adossent à une construction, en bon état et de taille équivalente ou supérieure, existant sur le terrain voisin,* *- bâtiment annexe ou à usage de garage dont la hauteur n'excède pas 3m en limite de propriété,* *- équipement collectif d'intérêt général dont la hauteur n'excède pas 4 m en limite de propriété. »* Cette première partie de l'article autorise l'implantation des éléments projet aussi bien à l'alignement qu'en retrait et renvoie à l'article 7.3. pour les règles d'implantation en retrait. *« 7.3. Définitions des prospects : (…)* *7.3.2. Implantation en retrait des limites séparatives : conformément à l'article 7.1, les constructions pourront s'implanter en retrait des limites séparatives si elles respectent les prospects suivants : (…)* *- Prospect pour autres façades : la distance de la limite séparative à tout point d'une façade, ou d'un élément de façade, mesurée perpendiculairement à ladite façade, devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point, avec un minimum de 3 m. »* Les dispositions arrêtées par l'article **Ub 7** imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'alinéa 7.3.2. est complété de la manière suivante :** *« . Prospect pour autres façades : la distance de la limite séparative à tout point d'une façade, ou d'un élément de façade, mesurée perpendiculairement à ladite façade, devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point, avec un minimum de 3 m. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette distance minimale est ramenée à 1 m. »*
L'article Ub 9 indique : *« 9.1. L'emprise au sol des constructions ne pourra dépasser 60 % de la superficie du terrain.* *9.2. Cet article ne sera pas applicable aux travaux d'une emprise inférieure à 20 m² tendant à améliorer les conditions de sécurité et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite d'un immeuble existant. »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles dont l'emprise sera ajustée aux stricts besoins des émergences du projet.	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 9.3. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, ces dispositions sont sans objet. »*

<table>
<tr><th>Zone traversée</th><th>Proposition de nouvelle rédaction</th></tr>
<tr><td>

Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article Ub 13 indique notamment :
« 13-1- Tout projet de construction entraîne l'obligation de traiter en espace vert les espaces libres, déduction faite des voiries et dessertes.
Un traitement perméable des voiries et dessertes internes sera à privilégier (sablage dallage, pavage,…) aux bitumes et enrobés.
13-2- La plantation d'un minimum d'un arbre de haute tige pour 100 m² d'espace libre devra être prévue. Le cas échéant, il sera réservé au minimum des volumes de terre de 10m3, sur une profondeur de 1,50m.
13-4- Les projets de constructions doivent être étudiés dans le sens d'une conservation des plantations existantes ou du remplacement de celles supprimées. »
Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

</td><td>

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« 13-6- 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.

</td></tr>
<tr><td>

<u>Zone Uc</u> :

Les articles Uc 1, 2, 6 et 12 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité

L'article Uc 7 fait référence à des implantations dans une bande de 15 m et au-delà. Les éléments de projet étant implantés dans la bande de 25 m, seule la première partie de l'article est extraite ici pour l'analyse.
« 7.1. Implantation des constructions nouvelles :

Dans une bande de 25m à compter de l'alignement ou du reculement imposé	*Les constructions pourront s'implanter sur les limites séparatives ou en retrait conformément à l'article 7.3.*
Au-delà de la bande de 25m	*Les constructions devront s'implanter en retrait des limites séparatives conformément à l'article 7.3.*

Cette première partie de l'article autorise l'implantation des éléments projet aussi bien à l'alignement qu'en retrait et renvoie à l'article 7.3. pour les règles d'implantation en retrait.
« 7.3. Définitions des prospects : (…)
7.3.2. Implantation en retrait des limites séparatives : conformément à l'article 7.1, les constructions pourront s'implanter en retrait des limites séparatives si elles respectent les prospects suivants : (…)
. Prospect pour autres façades : la distance de la limite séparative à tout point d'une façade, ou d'un élément de façade, mesurée perpendiculairement à ladite façade, devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point, avec un minimum de 3 m. »
Les dispositions arrêtées par l'article Uc 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare de « Bécon-les-Bruyères ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article Uc 9 indique :
« 9.1. L'emprise au sol des constructions ne pourra dépasser 60 % de la superficie du terrain.
9.2. Cet article ne sera pas applicable aux travaux d'une emprise inférieure à 20 m² tendant à améliorer les conditions de sécurité et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite d'un immeuble existant. »
Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les emprises de la future gare de « Bécon-les-Bruyères ». En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles dont l'emprise sera ajustée aux stricts besoins des émergences du projet.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article Uc 10 indique notamment :
« 10.1. Compte tenu des voies adjacentes :

</td><td>

L'alinéa 7.3.2. est complété de la manière suivante :
« . Prospect pour autres façades : la distance de la limite séparative à tout point d'une façade, ou d'un élément de façade, mesurée perpendiculairement à ladite façade, devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point, avec un minimum de 3 m.
Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantés en limites séparatives ou respecter un retrait de 1m au minimum. »

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« 9.3-Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, ces dispositions sont sans objet. »

La rédaction insérée en fin d'alinéa 10.1 est la suivante :

</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Zone traversée</th><th>Proposition de nouvelle rédaction</th></tr>
<tr><td>
La hauteur de tout point de la construction projetée, à l'exception des lucarnes situées en toitures, est limitée à la plus courte distance, comptée horizontalement, le séparant de l'alignement opposé, actuel ou futur.
(…)
10.2. Compte tenu du plafond de la zone : la hauteur des constructions ne peut dépasser 18 m. Une hauteur de 18,50 m pourra être atteinte si la hauteur du rez-de-chaussée affecté à l'activité est supérieure à 3,5 m. »
Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation de l'émergence gare « Bécon-les-Bruyères ». Il convient donc de l'en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article Uc 13 indique notamment :
« 13-1- Tout projet de construction entraîne l'obligation de traiter en espace vert les espaces libres, déduction faite des voiries et dessertes.
Un traitement perméable des voiries et dessertes internes sera à privilégier (sablage dallage, pavage,…) aux bitumes et enrobés.
13-2- La plantation d'un minimum d'un arbre de haute tige pour 100 m² d'espace libre devra être prévue. Le cas échéant, il sera réservé au minimum des volumes de terre de 10m3, sur une profondeur de 1,50m.
13-4- Les projets de constructions doivent être étudiés dans le sens d'une conservation des plantations existantes ou du remplacement de celles supprimées. »
Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de la gare de « Bécon-les-Bruyères » du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.
</td><td>
« Les dispositions de l'alinéa 10.1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« 13-6- 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. »
</td></tr>
<tr><td>
<u>Zone UD</u> :
Les articles UD 1 et 2 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.
</td><td></td></tr>
<tr><td>
<u>Zone Ue</u> :
Les articles Ue 1, 2 et 12 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité compatibilité.

L'article Ue 6 indique notamment :
« 6.1. Implantation des constructions nouvelles :
<table>
<tr><td>Voies de largeur supérieure ou égale à 6 m</td><td>- Les constructions seront implantées à l'alignement.
- Néanmoins, afin de permettre une animation architecturale des façades, des retraits ponctuels n'excédant pas 2 m de profondeur et limités à 20 % du linéaire de façade pourront être autorisés</td></tr>
<tr><td>Rues Paul-Déroulède, Victor-Hugo, Foch, Avenue de Verdun, du R.P.C. Cloarec, Impasse Foch et voies de largeur inférieure à 6 m</td><td>Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait de 2m minimum</td></tr>
</table>
Dans le cas où la construction vient s'accoler à un immeuble existant implanté en retrait, un retrait équivalent et partiel de l'implantation par rapport à l'alignement pourra néanmoins être autorisé. (…)
6.3. Angle de deux voies :
Les constructions situées à l'angle de deux voies devront observer un pan coupé d'une largeur de 5 m, perpendiculaire à la bissectrice de l'angle des deux voies. Ce pan coupé sera d'une largeur de 7 m si l'une des voies au moins est départementale.
(…) »
Les dispositions arrêtées par l'article Ue 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare de « Bois-Colombes ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.
</td><td>
La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« 6.5. Les constructions et installations en infrastructure nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris en infrastructure peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Zone traversée</th><th>Proposition de nouvelle rédaction</th></tr>
<tr><td>

L'article Ue 7 indique notamment :

« 7.1. Implantation des constructions nouvelles :

<table>
<tr><td rowspan="3">Voies de largeur supérieure ou égale à 6 m</td><td>Dans une bande de 4 m à compter de l'alignement :
Les constructions devront être implantées en limites séparatives dans le respect de l'article 7.3.</td></tr>
<tr><td>Au-delà de la bande de 4m et dans une profondeur de 16 m :
Les constructions pourront s'implanter en limite séparative ou en retrait dans le respect de l'article 7.3.</td></tr>
<tr><td>Au-delà d'une bande de 20 m à compter de l'alignement :
Les constructions devront s'implanter en retrait des limites séparatives dans le respect de l'article 7.3.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Rues Paul-Déroulède, Victor-Hugo, Foch, Avenue de Verdun, du R.P.C. Cloarec, Impasse Foch et voies de largeur inférieure à 6 m</td><td>Dans une bande de 20 m à compter de l'alignement :
Les constructions pourront s'implanter en limite séparative ou en retrait dans le respect de l'article 7.3.</td></tr>
<tr><td>Au-delà d'une bande de 20 m à compter de l'alignement :
Les constructions devront s'implanter en retrait des limites séparatives dans le respect de l'article 7.3.</td></tr>
</table>

- - Néanmoins, l'implantation des constructions sur les limites séparatives pourra également être autorisée dans les cas suivants :
- si elles s'adossent à une construction, en bon état et de taille équivalente ou supérieure, existant sur le terrain voisin.
- si leur hauteur n'excède pas 4 m en limite de propriété. »

Cette première partie de l'article autorise l'implantation des éléments projet aussi bien à l'alignement qu'en retrait selon la bande d'implantation à compter de l'alignement et renvoie à l'article 7.3. pour les règles d'implantation en retrait.

« 7.3. Définitions des prospects : (…)
7.3.2. Implantation en retrait des limites séparatives : conformément à l'article 7.1, les constructions pourront s'implanter en retrait des limites séparatives si elles respectent les prospects suivants : (…)
- Prospect pour autres façades : la distance de la limite séparative à tout point d'une façade, ou d'un élément de façade, mesurée perpendiculairement à ladite façade, devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point, avec un minimum de 3 m. »

Les dispositions arrêtées par l'article Ue 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare de « Bois-Colombes ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.

Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article Ue 9 indique :

« 9.1. L'emprise au sol des constructions ne pourra dépasser 70 %.
Une emprise de 100 % pourra être atteinte en rez-de-chaussée à condition que celui-ci soit à usage d'activité, déduction faite des locaux communs de l'immeuble (hall d'entrée,…). L'emprise aux étages supérieurs ne pourra dépasser 70 % de la superficie du terrain. »

Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet, tout particulièrement pour les emprises de la future gare de « Bois-Colombes ». En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles dont l'emprise sera ajustée aux stricts besoins des émergences du projet.

Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article Ue 10 indique notamment :

« 10.1. Compte tenu des voies adjacentes :
La hauteur de tout point de la construction projetée, à l'exception des lucarnes situées en toitures, est limitée à la plus courte distance, comptée horizontalement, le séparant de l'alignement opposé, actuel ou futur et augmentée de 3 m. (…)
10.2. Compte tenu du plafond de la zone :
La hauteur des constructions ne pourra dépasser 18 m.
Une hauteur de 18,50 m pourra être atteinte si la hauteur du rez-de-chaussée affecté à l'activité est supérieure à 3,5 m. »

Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes

</td><td>

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« 7.3.4. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantés en limites séparatives ou respecter un retrait de 1m au minimum. »

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« 9.3. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, ces dispositions sont sans objet. »

La rédaction insérée en fin d'article 10.1 est la suivante :
« Les dispositions de l'alinéa 10.1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »

</td></tr>
</table>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
techniques d'implantation de l'émergence gare « Bois-Colombes ». Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article Ue 13** indique notamment : *« 13-1- Tout projet de construction entraîne l'obligation de traiter en espace vert les espaces libres, déduction faite des voiries et dessertes.* *Un traitement perméable des voiries et dessertes internes sera à privilégier (sablage dallage, pavage,…) aux bitumes et enrobés.* *13-2- La plantation d'un minimum d'un arbre de haute tige pour 100 m² d'espace libre devra être prévue. Le cas échéant, il sera réservé au minimum des volumes de terre de 10m3, sur une profondeur de 1,50m.* *13-4- Les projets de constructions doivent être étudiés dans le sens d'une conservation des plantations existantes ou du remplacement de celles supprimées. »* Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 13-6- 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. »*
<u>Zone UPb</u> : **Les articles UPj 2, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité **L'article Upb 1** interdit : *« 1.6. Dans l'emprise « domaine ferroviaire » figurant au document graphique, les installations et occupations du sol autres que celles nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire. »* Les éléments de projet étant situés dans l'emprise « domaine ferroviaire », et ces derniers n'étant pas nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire, ils sont donc interdits. **Cet alinéa n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** L'article Upb 1 indique également : *« 1.1. L'implantation ou l'extension des installations classées, sauf celles prévues à l'article Upb-2. »* Cette disposition n'interdit que certains types d'ICPE et implique l'analyse de l'article Upb 2. **Ces alinéas sont donc compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessitent pas de modification de son libellé.**	**L'alinéa 1.6. est complété de la manière suivante :** *« 1.6. Dans l'emprise « domaine ferroviaire » figurant au document graphique, les installations et occupations du sol autres que celles nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire ou au réseau de transport public du Grand Paris. »*

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

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

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

Le plan de zonage en vigueur de la ville de Bois-Colombes ne nécessite pas de modification.

2.4.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, les évolutions passeront donc à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet.

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

  Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions

2.4.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 39 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Bois-Colombes,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Bois-Colombes,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Bois-Colombes,
- que les 2 réunions publiques prévues respectivement à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

Etant donné, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Bois-Colombes n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir observé :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Bois-Colombes,
- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Bois-Colombes afin de le rendre compatible,

- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Bois-Colombes des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

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

A Nogent sur Marne le 17 décembre 2015

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président

Bruno FERRY-WILCZEK : membre

Valérie BERNARD : membre

Jean-Claude LASAYGUES : membre

Hélène VELLIS-FERGUSON : membre

25

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

2.5.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.5.1.1. Situation actuelle

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Courbevoie a été approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 septembre 2010.

Il a depuis fait l'objet de 3 modifications et de 2 révisions simplifiées.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la commune de COURBEVOIE sur une longueur totale d'environ 2,5 km.

Le territoire de la commune est donc concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Bécon-les-Bruyères » et de son emprise en souterrain, au Nord-Est de la commune.
- Egalement par l'implantation de trois ouvrages techniques annexes aux abords directs du tracé du réseau de transport public du Grand Paris. Le premier est situé au niveau de l'Avenue Gambetta, le deuxième dans le square des Brunettes et le dernier est implanté dans le parc des Bruyères.
- Enfin, par une courte section de voie d'évitement en souterrain, à l'Ouest du quartier Faubourg de l'Arche, permettant le raccordement de la ligne 15 Ouest avec la ligne 18.

Le tracé est implanté sur huit zones urbaines distinctes du PLU de la ville de COURBEVOIE

Extrait du plan de zonage de la ville de Courbevoie faisant apparaître les éléments du projet

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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est ajouté dans le document. Une annexe au Rapport de Présentation est créée pour exposer les motifs des changements apportés au document d'urbanisme par la mise en compatibilité du réseau de transport public du Grand Paris de la Ligne 15 ouest :

Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 15 Ouest du Réseau de transport public du Grand Paris

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

*Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*
- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au 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 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*
- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

2.5.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD

Même si le projet de transport public du Grand Paris n'est pas explicitement cité, les objectifs de développement des transports en commun inscrit dans le PADD laissent toute la place nécessaire à cette future infrastructure.

Le projet ne remet donc pas en cause le PADD. Il n'y a pas lieu de faire évoluer cette pièce.

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

Les orientations visent notamment la requalification du centre-ville et la redynamisation des lieux de vie, elles ne concernent pas directement le projet.

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

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

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Définition des CINASPIC dans le règlement Une définition figure dans l'annexe 5b1 « Liste des définitions » du règlement : *« CONSTRUCTION ET INSTALLATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES PUBLICS OU D'INTERET COLLECTIF* *La dénomination « services publics et intérêts collectifs » intègre non seulement les équipements gérés par une collectivité publique ou l'Etat, tous types d'activité confondus, mais également certains équipements en propriété et/ou gestion privée, mais qui ont vocation à contribuer à l'intérêt général. Cette dernière destination comprend les équipements privés qui ont des homologues publics (établissements d'enseignement, de santé, d'action sociale, récréatifs, culturels, sportifs, etc.). »* **Cette définition est suffisamment large et prend en compte le projet en tant qu'équipement géré par l'Etat par le biais d'un établissement public pour que le réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place sans que l'on ait besoin de l'amender.**	
Dispositions générales du règlement : **Article 8 – Dispositions relatives aux espaces verts protégés (E.V.P.** Certains des éléments projets sont implantés au sein d'espaces verts identifiés comme « espaces verts protégés » par le PLU au titre de l'article L.123-1-5-III 2° (anciennement L.123-1 7°) du Code de l'Urbanisme. Les dispositions générales du règlement, article 8, fixent des règles concernant ces EVP, notamment au sujet de l'évolution de ces espaces. *« Identifiés au titre de l'article L 123-1 7° du Code de l'Urbanisme, ils sont répertoriés à l'annexe n°5b2 du présent règlement intitulée «Eléments répertoriés au titre de l'article L 123-1 7° du Code de l'Urbanisme » ainsi que sur le document graphique n°6f2. Cette annexe dresse la liste des espaces verts concernés et leur correspondance par rapport au document graphique :* *Est admise la modification de l'E.V.P. aux conditions suivantes :* *1 - elle restitue sur un espace contiguë la superficie protégée indiquée sur la fiche de l'annexe n°5b2,* *2 - elle ne diminue pas la surface d'E.V.P. en pleine terre,* *3 - elle maintient ou améliore l'unité générale de l'E.V.P.,* *4 - elle maintient ou améliore la qualité de l'E.V.P. et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.* *Pour l'application des conditions 1 et 2 :* *- certains éléments minéraux ou à dominante minérale peuvent être considérés comme partie intégrante de l'E.V.P. s'ils participent, par leur nature, leur caractère ou leur traitement, à l'aménagement paysager de l'espace (allée piétonne, voies d'accès aux services de secours, éléments décoratifs, emmarchements, etc.). De même, le revêtement de surfaces d'E.V.P. est admis s'il est nécessité par la fonction des espaces concernés et s'il ne porte pas atteinte au développement des plantations existantes.* *- même si elles sont végétalisées, les dalles de couverture de constructions nouvelles en sous-sol, les aires de stationnement de surface, les trémies d'accès à des locaux en sous-sol et les cours anglaises ne sont pas comptées dans la superficie de l'E.V.P.* *Il peut être imposé d'ouvrir ou de maintenir ouvert à la vue des usagers du domaine public un E.V.P. bordant la voie par une clôture de qualité adaptée à cet usage.* *La disparition ou l'altération - accidentelle ou intentionnelle - des arbres situés dans un E.V.P. ne peut en aucun cas déqualifier l'espace et l'exonérer de la prescription qui s'y applique.* *Les arbres existants et les plantations nouvelles doivent bénéficier des conditions nécessaires à leur développement normal (choix des essences, distances aux constructions, espacement des sujets entre eux, profondeur et qualité de la terre).* *N.B : pour information, Le parc de Bécon est un site classé au titre de la protection des sites et monuments naturels (cf. annexe 7.a.1). »*	**La rédaction insérée en fin d'article, avant le nota bene, est la suivante :**

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Ces dispositions limitent la réduction des EVP mais imposent également une compensation des espaces déclassés. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	*« Les conditions 1, 2, 3 et 4 ne s'appliquent pas aux ouvrages à créer (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
<u>Zone UA</u> : **Les articles UA 1, 2, 9, 10 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité **L'article UA 6** indique notamment : *« 6.1.1 - Les constructions doivent être édifiées à l'alignement* des voies publiques* ou en limite des voies privées* et emprises publiques existantes, modifiées ou à créer, sauf si une marge de recul figure sur le document graphique.* *6.1.2 - Néanmoins une implantation différente est autorisée :* *- Avec 3 mètres de retrait sous réserve qu'une continuité structurante à l'alignement*, en limite de voie privée* ou d'emprise publique* soit assurée (mur bahut surmonté d'une grille, …),* *- Pour se raccorder à une construction existante voisine en recul,* *- Pour préserver des arbres remarquables,* *- Afin de permettre une variété architecturale, des retraits ponctuels d'une profondeur ne pouvant pas dépasser 1 m, sur un maximum de 25 %* *de la surface de la façade (hors étage en attique*), peuvent être autorisés.* *- En outre, lorsqu'il est en attique*, le dernier étage devra respecter un retrait minimum de 1,50 m par rapport à la façade des étages inférieurs.* *(…) »* Les dispositions arrêtées par l'article UA 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UA 7** indique notamment : *« 7.1 - REGLES GENERALES D'IMPLANTATION* ***7.1.1 - Dans une bande de 15 mètres** comptée à partir de l'alignement* ou de la limite de la voie privée ou de la marge de recul figurant aux documents graphiques :* *- Les constructions doivent être édifiées en ordre continu d'une limite latérale* à l'autre.* *- Les constructions s'écarteront des limites de fond* de parcelle conformément aux règles définies à l'article UA 7.1.2.3.* ***7.1.2 - Dans la bande comprise entre 15 et 30 mètres** comptée à partir de l'alignement* des voies publiques ou de la limite des voies privées ou de la marge de recul figurant aux documents graphiques :* *7.1.2.1 - Les constructions devront être implantées en recul des limites séparatives*. Elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies au paragraphe UA* *7.1.2.3.* *7.1.2.2 - Toutefois, les constructions en limite séparative* sont autorisées :* *- soit si elles s'adossent à une construction en bon état et de dimensions égales ou supérieures existant sur le terrain voisin et si elles s'insèrent dans les héberges des bâtiments existants,* *- soit si elles ne sont pas affectées à l'habitation ou à l'activité et que leur hauteur totale ne dépasse pas 3,50 m en limite séparative*.* *Dans ce cas, un retrait du dernier étage par rapport à cette limite est autorisé à condition que la distance au point le plus proche de la limite séparative* soit au moins égale à 3 m si la façade ne comporte pas de baies principales* et à 6 m si la façade comporte des baies principales*.* *7.1.2.3 - Si les constructions ne sont pas implantées en limite séparative* :* *(…).* *- D'autre part, la distance comptée horizontalement à tout point de l'élément de façade* de la construction ne comportant pas de baies principales* aux limites séparatives* devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de cet élément de façade* mesurée à partir du sol naturel du fond voisin en limite séparative*, sans pouvoir être inférieure à 3 m.* *(…).* ***7.1.3 - Au-delà de la bande de 30 mètres** mesurée à partir de l'alignement* des voies publiques ou de la limite des voies privées ou de la marge de recul figurant aux documents graphiques :* *Les constructions devront être implantées en recul des limites séparatives*. Elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies au*	**Un nouvel alinéa 6.1.7 est inséré en fin du paragraphe 6.1 de la manière suivante :** *« 6.1.7 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*

Zone traversée

paragraphe UA 7.1.2.3. »
La Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. **Les dispositions qui fixent une implantation en ordre continu pour les limites latérales s'avèrent compatibles avec le projet.**
Toutefois, il convient également de respecter l'alinéa 7.1.2.3. Ces dispositions imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *«constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand.
L'article UA 7 indique également :
« 7.3 - DISPOSITIONS PARTICULIERES
- Villa des Vieilles Vignes
Lorsque l'implantation des constructions est indiquée au document spécifique n°6.e.2, elles doivent s'implanter sur l'indication graphique.
En l'absence d'indication graphique les constructions doivent s'implanter en limites séparatives. »*
Il convient donc de compléter cette partie « Dispositions particulières » pour exonérer les éléments de projet des règles fixées par l'article UA 7.

L'article UA 12 fixe dans sa partie « Nombre ou surfaces de stationnement » les capacités d'accueil en matière de stationnement à réaliser en fonction du type de construction.

Habitations	Logements sociaux	1 place/logement
	Autres logements	1 place / 50 m² S.D.P avec minimum 1 place / logement
Résidence de personnes âgées		1 place / 10 chambres
Foyer de travailleurs		1 place / 4 lits
Commerces inférieurs à 300 m²		30% de la S.D.P
Commerces entre 300 m² et 2 000 m²		60% de la S.D.P avec minimum 1 place + aire de livraison à partir de 300 m² SDP
Commerces de plus de 2 000 m²		80% de la S.D.P + places de livraison (100 m² minimum)
Bureaux		40% de la S.D.P
Activités relevant de l'artisanat		30% de la S.D.P
Entrepôts		20% de la S.D.P
Cliniques		40% de la S.D.P
Hôpitaux		40% de la S.D.P
Hôtels		40% de la S.D.P + une aire de stationnement pour autocar par tranche de 50 chambres
Restaurants		30% de la S.D.P
Salles de spectacles		1 place / 20 personnes
Salles de réunions		1 place / 20 personnes
Cultes		1 place / 20 personnes
Stade entraînement		1 place / 20 personnes
Stade spectacles		1 place / 20 personnes
Piscines - Patinoires		1 place / 20 personnes
Enseignement supérieur		20% de la S.D.P
Enseignement secondaire		1 place / Classe
Enseignement : maternel, primaire		1 place / Classe
Equipements de petite enfance		1 place pour 80 m² S.D.P

Or, les CINASPIC liées aux réseaux de transports publics n'apparaissent pas dans la liste citée, même si celle-ci mentionne d'autres types de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.
Afin de lever toute ambigüité, il apparaît nécessaire de rajouter ligne spécifiquement destinée aux éléments de projet.
Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

« 12.5 - Stationnement pour les deux roues et poussettes : (…)
Pour les immeubles destinés à l'artisanat, entrepôt, constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : la superficie à réserver au stationnement des vélos et des poussettes doit tenir compte de la nature et du fonctionnement des établissements, de leur situation géographique et de leurs utilisateurs.*
Pour toutes les constructions, les places nécessaires aux deux roues non motorisés doivent être aménagées de plain-pied, dans des locaux clos et intégrés dans les bâtiments. Ils ne peuvent être aménagés au premier sous-sol qu'à condition d'être facilement accessibles dans de bonnes conditions de sécurité. »
Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il

Proposition de nouvelle rédaction

Un nouvel alinéa 7.1.5 est inséré en fin du paragraphe 7.1 de la manière suivante :
« 7.1.5 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »

Le complément de rédaction inséré en fin de tableau « Nombre ou surfaces de stationnement » est le suivant :

Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris	Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins

La rédaction insérée en fin d'alinéa 12-5 est la suivante :
« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	
Zone UB : **Les articles UB 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité	
Zone UC : **Les articles UC 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité	
Zone UD, secteurs UDb, UDc, UDd : **Les articles UD 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	
Zone UE : **Les articles UE 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	
Zone UF : **Les articles UF 1, 2 et 9 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité **L'article UF 6** indique notamment : *« 6.1 - Sauf marge de recul figurant aux documents graphiques, les constructions devront être implantées à 4 mètres minimum des voies privées ou publiques existantes, modifiées ou à créer, ainsi que des emprises publiques. Les constructions en sous-sol ou en saillie devront quant à elles être implantées à 4 mètres minimum de l'axe des voies.* *Toutefois, dans le cas où une construction voisine existante sur l'unité foncière* ou mitoyenne de la construction projetée est implantée à moins de 4 m de l'alignement* l'implantation est autorisée, en tout ou partie, avec le même retrait que celui de la construction voisine pour permettre d'harmoniser les façades. »* Les dispositions arrêtées par l'article UF 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare « Bécon-les-Bruyères ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UF 7** indique notamment : *« 7.1 - Conditions relatives à l'implantation des constructions en retrait de la limite séparative* : (…)* *- La distance comptée horizontalement de tout point d'un élément de façade* ne comportant pas de baies principales* à une limite séparative* doit être au moins égale à la moitié de la hauteur de cet élément de façade* avec un minimum de 2,50 m.* *(…)* *7.2 - Conditions relatives à l'implantation des constructions en limite séparative** *Les constructions en limite séparative* sont autorisées :* *- soit si elles s'adossent à une construction en bon état et de dimensions égales ou supérieures existant sur le terrain voisin et si elles s'insèrent dans les héberges des bâtiments existants,* *- soit si elles ne sont pas affectées à l'habitation ou à l'activité et que leur hauteur totale ne dépasse pas 3,50 m en limite séparative*.* *Quand le bâtiment est implanté en limite séparative*, un retrait du dernier étage par rapport à cette limite est autorisé à condition que la distance au point le plus proche de la limite séparative* soit au moins égale à 2,50 m si la façade ne comporte pas de baies principales* et à 6 m si la façade comporte des baies principales*. »* Les dispositions arrêtées par l'article UF 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare « Bécon-les-Bruyères ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UF 10** indique notamment : *« 10.1 - Compte tenu des voies publiques*, privées* et emprises publiques adjacentes, et sans préjudice des dispositions énoncées au 10.2 :*	**Un nouvel alinéa 6.3 est inséré en fin d'article dont la rédaction est la suivante :** *« 6.3 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »* **Un nouvel alinéa 7.3. est inséré en fin d'article dont la rédaction est la suivante :** *« 7.3 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*

Zone traversée

- La hauteur maximum des constructions est limitée à la plus courte distance les séparant de l'alignement opposé, actuel ou futur.*
10.2 - Compte tenu du plafond de la zone :
- La hauteur maximum des constructions autres que celles correspondant aux constructions et installations nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire est limitée à 18 mètres. Elle est portée à 19 m pour les constructions situées sur les terrains bordant des voies repérées aux documents graphiques comme comportant une protection du commerce et de l'artisanat.
- La hauteur maximum des constructions et des installations nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire est limitée à 22 mètres. »
Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation de l'émergence gare de « Bécon-les-Bruyères ». Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UF 12 fixe dans sa partie «Nombre ou surfaces de stationnement» les capacités d'accueil en matière de stationnement à réaliser en fonction du type de construction

Habitations	1 place / 50 m² S.D.P avec minimum 1 place / logement
Résidence de personnes âgées	1 place / 10 chambres
Foyer de travailleurs	1 place / 4 lits
Commerces inférieurs à 300 m²	30% de la S.D.P
Commerces entre 300 m² et 2 000 m²	60% de la S.D.P avec minimum 1 place + aire de livraison à partir de 300 m² SDP
Commerces de plus de 2 000 m²	80% de la S.D.P + places de livraison (100 m² minimum)
Bureaux	40% de la S.D.P
Activités relevant de l'artisanat	30% de la S.D.P
Entrepôts	20% de la S.D.P
Cliniques	40% de la S.D.P
Hôpitaux	40% de la S.D.P
Hôtels	40% de la S.D.P + une aire de stationnement pour autocar par tranche de 50 chambres
Restaurants	30% de la S.D.P
Salles de spectacles	1 place / 20 personnes
Salles de réunions	1 place / 20 personnes
Cultes	1 place / 20 personnes
Stade entraînement	1 place / 20 personnes
Stade spectacles	1 place / 20 personnes
Piscines - Patinoires	1 place / 20 personnes
Enseignement supérieur	20% de la S.D.P
Enseignement secondaire	1 place / Classe
Enseignement : maternel, primaire	1 place / Classe
Equipements de petite enfance	1 place pour 80 m² S.D.P

Or, les CINASPIC liées aux réseaux de transports publics n'apparaissent pas dans la liste citée, même si celle-ci mentionne d'autres types de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.
Afin de lever toute ambigüité, il apparaît nécessaire de rajouter ligne spécifiquement destinée aux éléments de projet
Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.
« 12.5 - Pour les immeubles destinés à l'artisanat, entrepôt, constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :*
la superficie à réserver au stationnement des vélos et des poussettes doit tenir compte de la nature et du fonctionnement des établissements, de leur situation géographique et de leurs utilisateurs. Les places nécessaires aux deux roues non motorisés doivent être aménagées de plain-pied, dans des locaux clos et intégrés dans les bâtiments. »
Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare de « Bécon-les-Bruyères » Il convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UF 13 indique notamment :
« 13.2 - Il devra être prévu un arbre à grand développement par tranche de 100 m² de terrain libre. (…)*
13.3 – 10 % de la surface du terrain au moins sera traité en espaces verts en pleine terre. (…)
13.5 - Traitement des marges de recul.
- 50 % de la marge de recul définie à l'article 6.1 et 6.2, devront être traités en espaces verts, comprenant au minimum un arbre de haute tige tous les*

Proposition de nouvelle rédaction

L'alinéa 10.2 est complété de la manière suivante :
« - La hauteur maximum des constructions et des installations nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et au réseau de transport public du Grand Paris est limitée à 22 mètres. »

Le complément de rédaction inséré en fin de tableau « Nombre ou surfaces de stationnement » est le suivant :

Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris	Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins

Un nouveau point est inséré en fin d'alinéa 12-5 de la manière suivante:
« - Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
dix mètres linéaires. Les essences d'arbres retenues seront choisies en tenant compte de l'environnement spatial dont disposeront les arbres pour se développer.(On privilégiera dans certains cas les arbres à port fastigiés ou des essences à développement modéré). (…)» Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'émergence gare de « Bécon-les-Bruyères » du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**Un nouvel alinéa 13.6. est inséré en fin d'article dont la rédaction est la suivante :** *« 13.6 - Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
<u>Zone UGc1</u> : **Les articles UGc1 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité	
<u>Zone UV</u> : **Les articles UV 1, 2, 9, 10, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UV 6** indique notamment : *« Sauf marge de recul figurant aux documents graphiques, les constructions pourront s'implanter, soit à l'alignement* ou limites des voies et emprises publiques existants, modifiés ou à créer, soit en retrait. En cas de retrait, les constructions devront s'implanter en respectant un retrait minimum de 5 mètres. »* Les dispositions arrêtées par l'article UV 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UV 7** indique : *« Les constructions doivent s'implanter en retrait d'au moins 3 mètres des limites séparatives*. Toutefois, les constructions en limites séparatives* sont autorisées :* *- soit si elles s'adossent à une construction en bon état et de dimensions égales ou supérieures existant sur le terrain voisin et si elles s'insèrent dans les héberges des bâtiments existants,* *- soit si elles ne sont pas affectées à l'habitation ou à l'activité et que leur hauteur totale ne dépasse pas 3,50 m en limite séparative*. »* Les dispositions arrêtées par l'article UV 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »* **Un nouvel alinéa est inséré en fin d'article de la manière suivante :** *« - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*

2.5.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés et des espaces verts protégés

En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de l'emplacement réservé n°2, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause la destination de cet emplacement réservé.

De même, la voie d'évitement, intégralement en souterrain sur la commune, passe également sous un emplacement réservé au Nord-Ouest de la commune. Il s'agit de l'emplacement réservé n°103 au bénéfice de la commune, ayant pour objet la création d'un espace vert, rue de Saint-Lô. La voie d'évitement en souterrain ne remet pas en cause la réalisation de cet emplacement réservé.

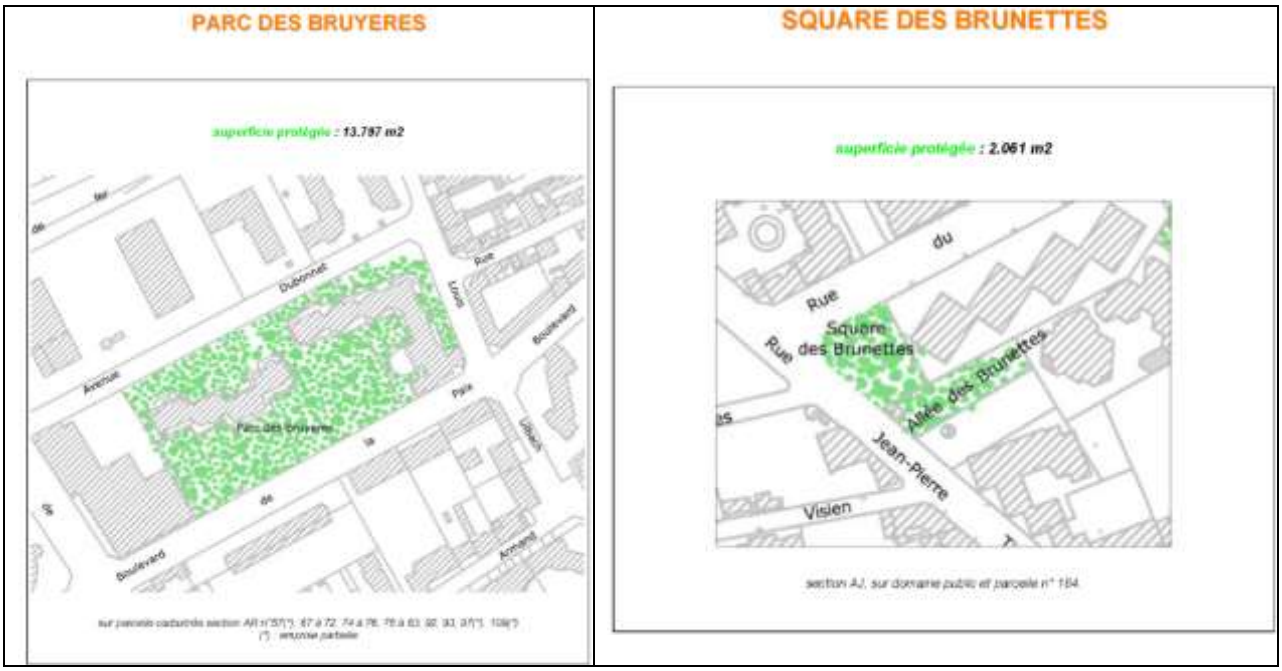
Les Espaces Verts Protégés n°2 et n°9 ne permettent pas en l'état la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris et notamment de certains

ouvrages techniques annexes. Il convient cependant de faire évoluer l'emprise des deux Espaces Verts Protégés.

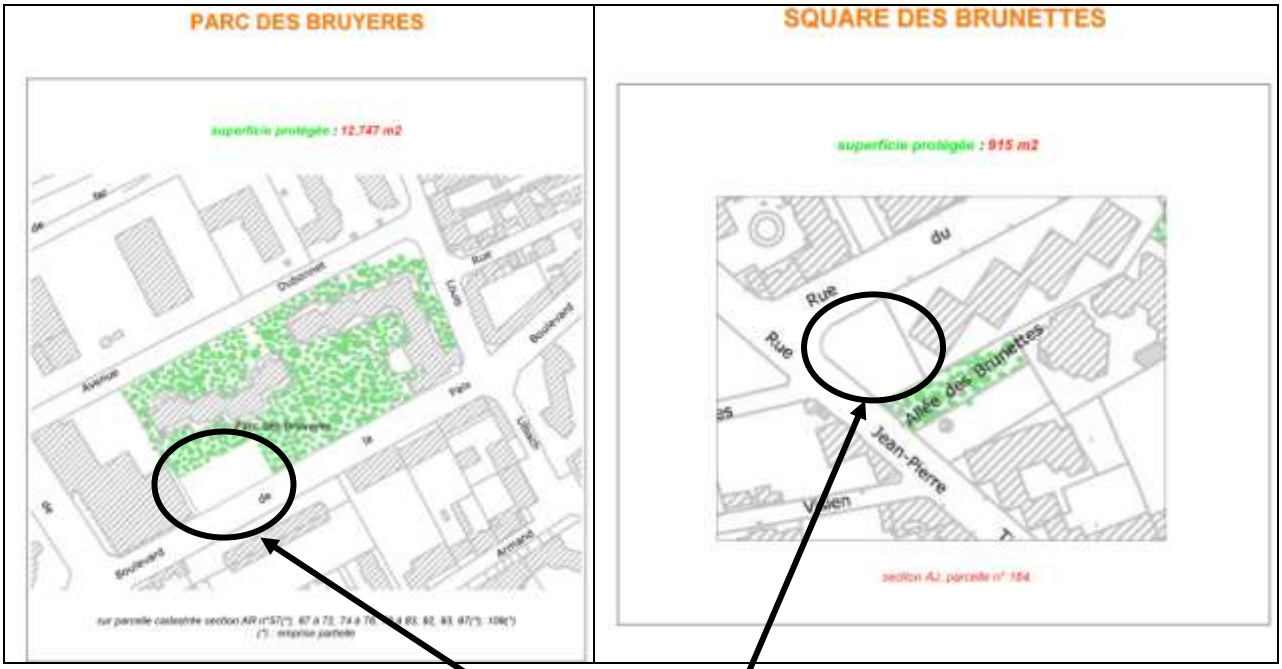
2.5.1.7. Impacts du projet vis-à-vis de l'annexe du règlement et des pièces graphiques

Adaptation de l'annexe du règlement 5b2 :

Document en vigueur :



Document après mise en compatibilité :

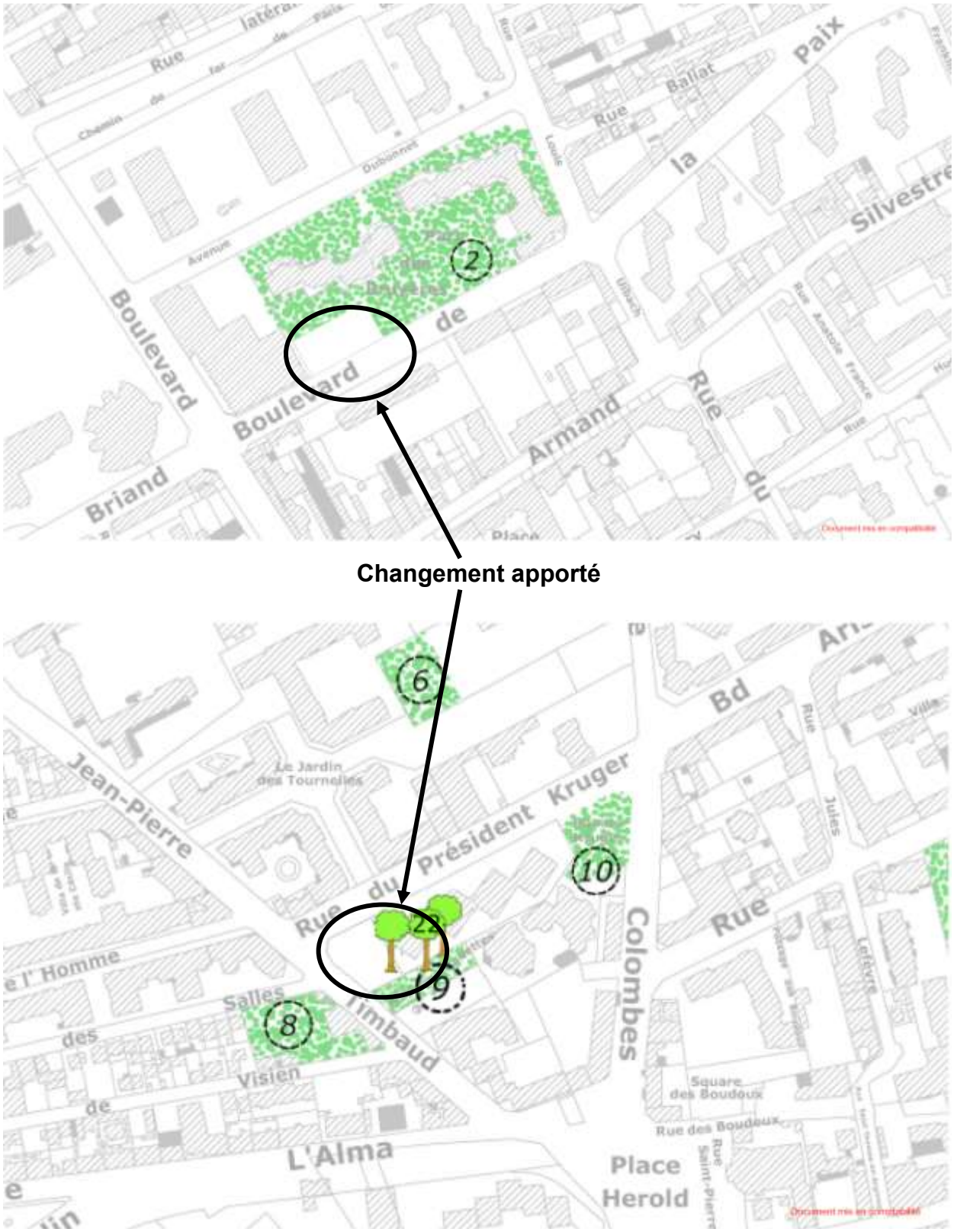


Changement apporté

Adaptation de la pièce graphique 6f2 :

Documents en vigueur :

Document après mise en compatibilité :



2.5.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, les évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de l'annexe du règlement 5b2 et de la pièce graphique 6.f.2 «Arbres remarquables, Espaces Verts Protégés, Espaces Libres Protégés » qui recense les éléments répertoriés au titre de l'article L.123-1-5 III 2° (anciennement L. 123-1-5 7°) du Code de l'Urbanisme afin de réduire deux Espaces Verts Protégés pour permettre la réalisation des ouvrages techniques annexes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

2.5.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 39 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Courbevoie,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Courbevoie,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Courbevoie,
- que les 2 réunions publiques prévues respectivement à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

Etant donné, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Courbevoie n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir observé :

- que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,
- qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de

Courbevoie,

- que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Courbevoie afin de le rendre compatible,
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Courbevoie des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

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

A Nogent sur Marne le 17 décembre 2015

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président

Bruno FERRY-WILCZEK : membre

Valérie BERNARD : membre

Jean-Claude LASAYGUES : membre

Hélène VELLIS-FERGUSON : membre

26

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

2.6.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.6.1.1. Situation actuelle

Par délibération en date du 16 février 2012, le Conseil Municipal de Puteaux a approuvé le Plan Local d'Urbanisme (PLU) sur l'ensemble du territoire de la ville de Puteaux. Le dossier a fait l'objet de trois modifications simplifiées, d'une modification ainsi que de deux mises à jour.

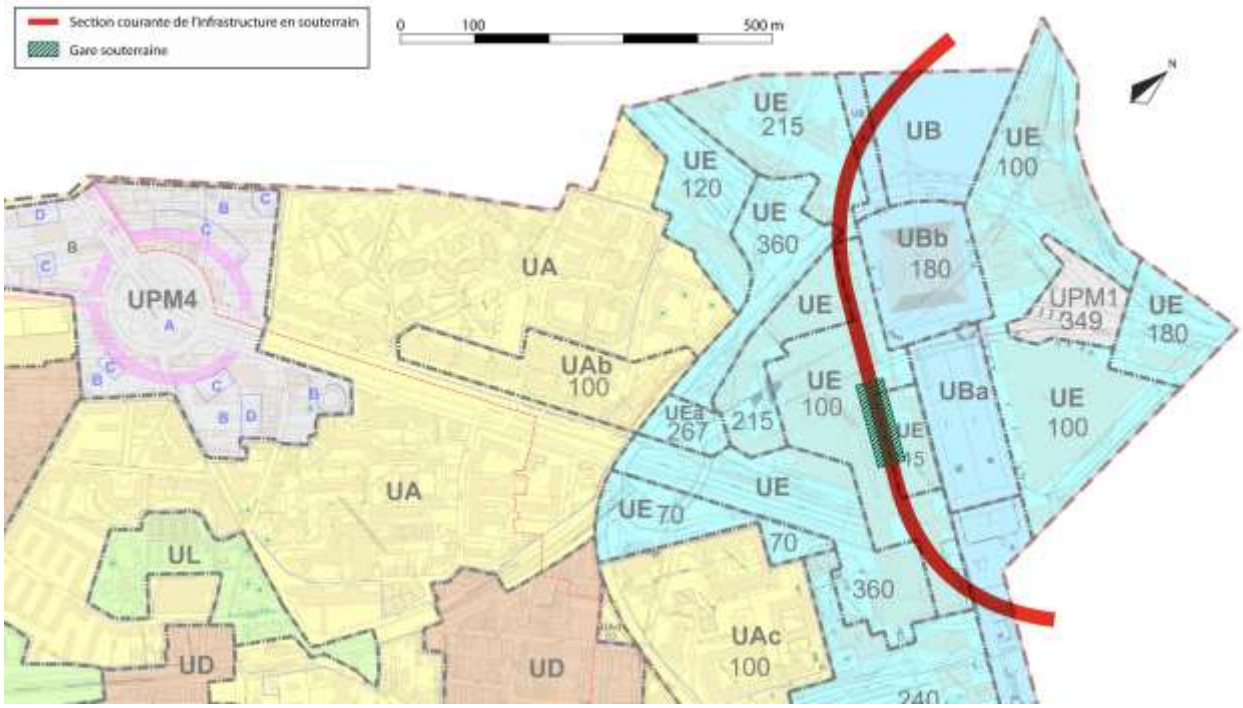
Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de PUTEAUX sur une longueur totale d'environ **800 m**.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation d'une gare en souterrain, au cœur du quartier de La Défense.

Le tracé est implanté sur deux zones urbaines distinctes du PLU de la ville de PUTEAUX : la zone UB et la zone UE.

Extrait du plan de zonage de la ville de Puteaux faisant apparaître les éléments du projet



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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du chapitre *« PARTIE 4 – CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE P.A.D.D. ET JUSTIFICATION DES REGLES »* :

3.3 mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la ligne 15 Ouest du Réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

*Le **rapport de présentation** a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des*

composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

*Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*
- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au 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 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction;*
- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

2.6.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD

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

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

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

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

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Définition des CINASPIC dans le règlement Une définition figure dans l'annexe A « Définitions » du règlement : *« CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES PUBLICS OU D'INTERET COLLECTIF (CINASPIC):* *Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :* *- (…)* *- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transports, postes, fluides, énergie, télécommunications, …) et aux services urbains (voirie, assainissement, traitement des déchets, centres cuiseurs, …) ; »* **Cette définition est suffisamment large et prend en compte certains aspects du projet (réseaux de transports) pour que le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place sans que l'on ait besoin de l'amender.**	
<u>Zone UE</u> : **Les articles UE 1, 2, 7, 9, 10, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UE 6** indique : *« 6.1 La partie de la Dalle* du centre d'affaires de La Défense appartenant au domaine public est considérée comme une voie ou une emprise publique au sens du présent article. En conséquence, les règles d'implantations s'appliquant au niveau dalle* sont celles figurant ci-dessous.* *6.2 Les constructions pourront s'implanter, soit en limite de voie, ou en limite d'emprise publique, existante, modifiée ou à créer, soit en retrait celles-ci. En cas de retrait, celui-ci sera d'au moins 4 mètres par rapport l'alignement actuel ou projeté ou de l'emprise publique.* *6.3 Des retraits ponctuels sur la façade, inférieurs à 4 mètres sont autorisés à condition de ne représenter qu'un maximum de 20 % du linéaire total.* *6.4 Les constructions situées en dessous du niveau Dalle* ou en sous-sol sont autorisées en limite des voies et emprises publiques ou en retrait d'au moins 1 mètre.* *6.5 En cas d'implantation édifiée en surplomb des voies et emprises publiques, celle-ci doit être située au moins à 5 mètres au-dessus des voies ou emprises surplombées, sans pouvoir excéder 5 mètres de profondeur de saillie sur le boulevard des Bouvets, le boulevard Kupka et le Pont Picasso.»* Les dispositions arrêtées par l'article UE 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des éléments de projet. Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 6.6 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
<u>Zone UB</u> : **Les articles UB 1, 6, 9, 19, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité **L'article UB 1*** interdit : *« Toutes les constructions non visées à l'article UB2. »* Cette disposition interdit les occupations et installations qui ne sont pas soumises à condition à l'article UB 2. Il convient donc de se reporter à ce second article. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.** / **L'article UB 2*** autorise sous conditions : *« 2.1 Les installations classées quels que soient les régimes auxquels elles sont soumises [...]* *2.2 L'aménagement ou la transformation des installations classées existantes [...].* *2.3 Les constructions à destinations de commerces et d'artisanats, dont la superficie unitaire est inférieure ou égale* *à 300 m2 SDP, hors réserves. En secteurs UBa et UBb, cette superficie unitaire peut être portée à 1 000 m2 SDP,* *hors réserve.* *2.4 La démolition / reconstruction et l'extension des constructions existantes à destination de bureaux est autorisée.* *2.5 En secteur UBa délimité graphiquement au plan de zonage, sont autorisées les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif implantées en infrastructure ou sur Dalle*.*	**L'article UB 2 est complété de la manière suivante :** *« 2.5 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
2.6 En secteur UBb, délimité graphiquement au plan de zonage, sont autorisées les changements de destinations des bâtiments existants en Hôtels, constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ou commerces. » L'article UB 2 n'autorise les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif que dans le secteur UBa. Or, la section en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris traverse à deux reprises la zone UB proprement dite. De fait, le libellé en vigueur de l'article UB 2 n'autorise pas le projet en zone UB. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UB 7** indique : *« NOTA Cas général : la limite séparative est la limite entre deux unités foncières contigües ayant des propriétaires différents.* *Dans la zone UB, la définition de la limite séparative est différente selon que:* *- la construction est édifiée sur un terrain ayant fait l'objet d'une division foncière,* *- la construction est édifiée suite à une division en volumes.* *Dans le premier cas, celui d'une division foncière, la définition énoncée dans le cas général ci-avant s'applique.* *Dans le second cas, celui d'une division en volumes, la limite séparative est constituée par la limite extérieure du volume de la construction ou, le cas échéant, du volume comprenant les abords de la construction.* *7.1 Les constructions peuvent être implantées soit en limite, soit en retrait des limites séparatives d'au moins 2 mètres. »* Les dispositions arrêtées par l'article UB 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des éléments de projet. Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 7.2 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.*

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

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

Le projet est concerné par un Périmètre d'Opération d'Intérêt National du quartier d'affaires de la Défense, sans que celui-ci ne le remette en cause.

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

Le projet ne nécessite pas de modification du plan de zonage.

2.6.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, les évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

2.6.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 39 jours, il apparaît :

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

- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Puteaux,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Puteaux,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Puteaux,
- que les 2 réunions publiques prévues respectivement à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

Etant donné, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Puteaux n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir observé :

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

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Puteaux des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

EN CONCLUSION, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Puteaux selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe **2.6.1** ci-dessus

A Nogent sur Marne le 17 décembre 2015

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président

Bruno FERRY-WILCZEK : membre

Valérie BERNARD : membre

Jean-Claude LASAYGUES : membre

Hélène VELLIS-FERGUSON : membre

27

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

2.7.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.7.1.1. Situation actuelle

La ville de NANTERRE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 21/10/2003.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions et notamment le PLU de la commune de NANTERRE a fait l'objet de 3 procédures de modification (2005, 2010 et 2012) d'une procédure de révision (2007) et d'une procédure de révision simplifiée ((2011).

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de NANTERRE sur une longueur totale d'environ 3,9 km.

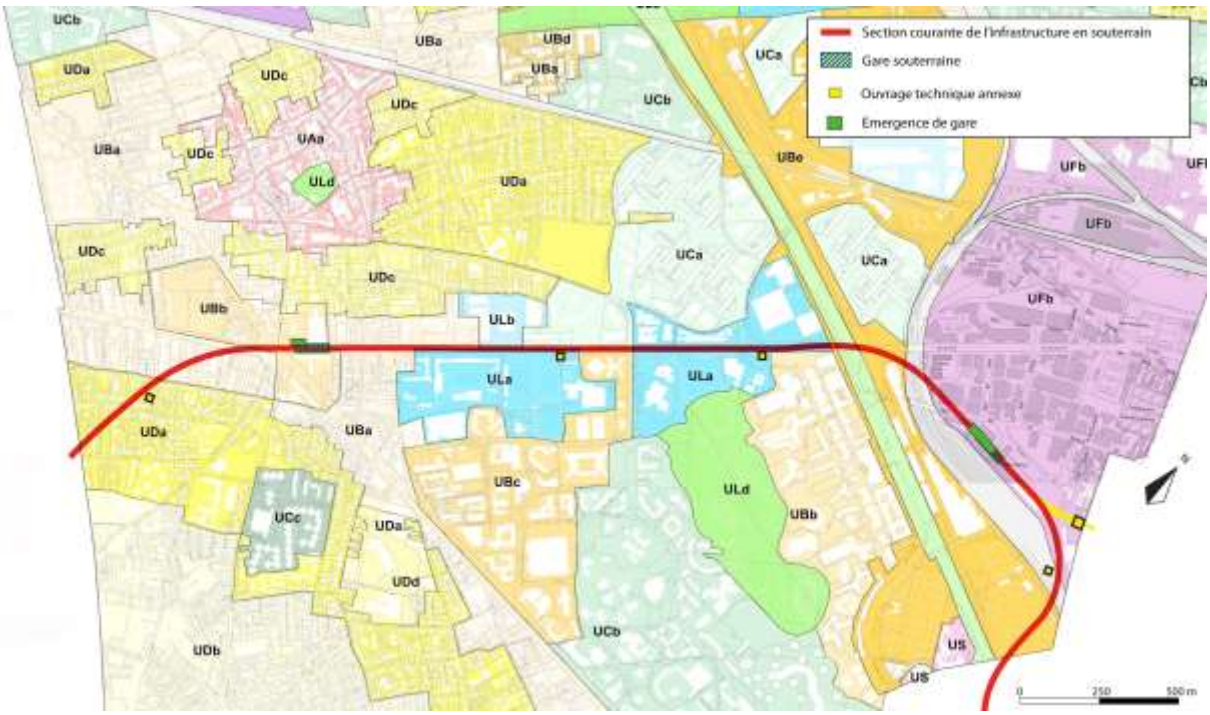
Le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation de deux gares (et leurs emprises souterraines), la première « Nanterre La Boule » située à proximité de la Place de la Boule et la seconde « Nanterre La Folie » située au niveau de la gare de triage La Folie.
- Egalement par une voie d'évitement en souterrain au niveau de la gare de triage de La Folie.
- Enfin par l'implantation de quatre ouvrages techniques annexes ainsi que d'un ouvrage technique annexe d'entonnement. Le premier se situe à l'Ouest du quartier Mont Valérien, au niveau de la rue des Ombraies. Les deux suivants sont implantés le long de l'avenue Frédéric et Irène Joliot-Curie, tout d'abord en face du complexe sportif Gabriel Péri, puis en face du Palais de Justice. Enfin le dernier ouvrage technique annexe est situé à l'Est de la commune sur les emprises ferroviaires au niveau de la rue des Saurins.

L'ouvrage technique annexe d'entonnement est également situé à l'Est de la commune, en limite communale avec Courbevoie et est annexé à la voie d'évitement.

Le tracé est implanté sur six zones urbaines distinctes du PLU de la ville de NANTERRE.

Extrait du plan de zonage de la ville de NANTERRE faisant apparaître les éléments du projet.



Par ailleurs, une partie du tracé concerne la Zone d'Aménagement Concerté « Seine-Arche ». Elle a été initiée à la suite de la création de la ZAC, par arrêté du 3 mars 2001, à l'intérieur d'un Périmètre d'Opération d'Intérêt National.

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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du *« PRÉAMBULE »*:

Mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la ligne 15 Ouest du Réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

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

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

*Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*
- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au 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 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*
- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

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

Le PADD de la Ville de NANTERRE n'intègre pas de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

La grande orientation C *« Donner à chaque mode de déplacement sa juste place : pour une ville fluide et respirable »*, orientation 9 *« Développer l'usage des transports en commun »*, objectif *« Améliorer et augmenter l'offre en transports en commun »* sera modifiée afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte modifié sera le suivant :

- *« Améliorer et augmenter l'offre en transports en commun :*
- *Faciliter les liaisons inter-quartiers ;*
- *Contribuer à l'amélioration du fonctionnement des lignes de bus notamment les lignes 304, 158/258 ;*
- *Contribuer au prolongement du tramway T1 de Saint-Denis et au-delà de la place Boule ;*
- *Contribuer au prolongement du tramway T2 de la Défense au pont de Bezons (visé au contrat de plan Etat-Région) ;*
- *Aménager les voies nouvelles ou existantes en prenant en compte les déplacements en bus (site propre ou voie réservé…) ;*
- *Favoriser les projets de prolongements de la ligne n°1 du métro et de la ligne Eole, sur le site de La Folie;*
- *Accompagner le projet de réseau de transport public du Grand Paris entrainant la réalisation des gares « Nanterre La Boule » et « Nanterre La Folie » ;*
- *Ne pas contraindre la faisabilité d'une liaison vers la Normandie sur pôle multimodal de La Folie, telle qu'elle figure au SDRIF. »*

L'évolution du PADD ne modifie pas substantiellement l'économie générale du PADD.

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

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

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

Les principaux impacts vis-à-vis des règles d'urbanisme sont résumés dans le tableau ci-après :

<table>
<tr><th>Zone traversée</th><th>Proposition de nouvelle rédaction</th></tr>
<tr><td>

Définition des CINASPIC dans le règlement
Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de CINASPIC (aucune mention dans l'annexe *« lexique »* du règlement, ni dans les articles 1 et 2).
Compte tenu de sa nature, le projet en fait donc partie sans restriction, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.

</td><td></td></tr>
<tr><td>

<u>Zone UB, secteurs UBa, UBb, UBc</u> :
Les articles UB 1, 2, 9, 10 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.

L'article UB 6 indique notamment :
« 6-1 Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en recul de 4 m minimum (…) »
Les dispositions arrêtées par l'article UB 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Nanterre La Boule ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UB 7 indique notamment :
« 7-1 Dans une bande de 22 m de profondeur comptée à partir de l'alignement, les constructions peuvent être implantées en limite séparative* ou en retrait. En cas de retrait, la distance mesurée perpendiculairement au milieu de la façade* devra être au moins égale à la moitié de la hauteur* à l'égout du toit ou à l'acrotère* avec : (…)*
- un minimum de 3 m si les façades ne comportent pas de baies principales.
Le retrait est obligatoire si la limite séparative correspond à une limite avec une zone UD, sauf si la construction s'adosse à une construction existante sur un terrain* voisin en bon état et de dimensions égales ou supérieures.*
7-2 Au-delà d'une bande de 22 m de profondeur comptée à partir de l'alignement, les constructions doivent être implantées en retrait, sauf si la construction s'adosse à une construction existante sur un terrain* voisin en bon état et de dimensions égales ou supérieures.*
Les constructions dont la hauteur n'excède pas 6 m à l'égout et 8 m au faîtage*, peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait (voir schéma ci-dessous).*
En cas d'implantation en retrait les façades devront respecter les distances suivantes : (…)*
- une distance au moins égale à leur hauteur à l'égout du toit ou à l'acrotère* moins 2 m avec un minimum de 3 m, si les façades* ne comportent pas de baies principales*. »*
Les dispositions arrêtées par l'article UB 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence de la gare de « Nanterre La Boule ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UB 12 indique notamment :
« 12-1 Dispositions générales (…)
· A partir de la création de huit places de stationnement, une proportion de 50 % au moins des surfaces totales de stationnement définies ci-dessous devra être réalisée en ouvrage. Cette prescription ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. (…)
12-1-1 : Normes en UBb (…)

<table>
<tr><th>Destination</th><th>Normes plancher</th><th>Normes plafond conseillées</th></tr>
<tr><td>***Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif*** *Le nombre de places à réaliser devra être justifié au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de*</td><td></td><td></td></tr>
</table>

</td><td>

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« 6-4 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« 7-4 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »

La rédaction insérée dans le tableau de l'alinéa 12-1-1 est la suivante :

<table>
<tr><th>Destination</th><th>Normes plancher</th><th>Normes plafond conseillées</th></tr>
<tr><td>***Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif*** *Le nombre de places à réaliser devra être justifié au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).*</td><td></td><td></td></tr>
</table>

</td></tr>
</table>

Zone traversée			Proposition de nouvelle rédaction		
fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).			*Toutefois pour les grands équipements au rayonnement intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.*	*9 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*11 pl/1 000 m² de surface de plancher*
Toutefois pour les grands équipements au rayonnement intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.	*9 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*11 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public*	*4 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*5 pl/1 000 m² de surface de plancher*
Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public	*4 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*5 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.*	*Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins*	

(…) »

Les normes définies à l'alinéa 12-1-1 pour le secteur UBb s'appliquent à l'émergence gare et à la gare souterraine « Nanterre La Boule ». Si l'on considère que celle-ci est un grand équipement au rayonnement intercommunal dont la surface de plancher dépasse 1 000 m2, les dispositions qu'elle devra respecter peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'aménagement qui lui sont propres.

Cette partie d'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UB 12 indique également :

« 12-2-2-Une aire de livraison doit être prévue :
Pour les constructions neuves (…)
- Pour les opérations de plus de 5 000 m² de surface de plancher hors opération de logements. »

Les éléments de projets du réseau de transport public du Grand Paris implantés, et notamment la gare de *« Nanterre La Boule »*, pouvant présenter une surface supérieure à 5 000 m2, ils sont soumis à l'obligation de réaliser une aire de livraison.

Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

La rédaction insérée en fin de la première partie de l'alinéa 12-2-2 est la suivante :
« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris »

De plus, **l'article UB 12** indique également concernant les normes de stationnement des autocars :

« 12-2-3-Aire de dépose reprise pour autocars
Il devra être prévu : (…)
- pour les équipements au rayonnement intercommunal suivants :
- Palais des congrès : 1 aire
- Parc urbain : 2 aires
- Salles de spectacles de masse : 2 aires
- Centre d'expositions : 2 aires
Le cas échéant ces aires peuvent coïncider avec les aires de déchargement pour livraisons. »

La liste des équipements cités ici comme équipements au rayonnement intercommunal étant close et ne faisant pas référence au projet de réseau de transport public du Grand Paris, cet alinéa ne s'applique pas aux éléments de projet.

Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.

Enfin, **l'article UB 12** indique concernant les normes de stationnement des vélos :

« 12-3 Stationnement des vélos :
Un espace réservé et aménagé pour le stationnement des vélos doit être prévu, de préférence au rez-de-chaussée, conformément aux normes minimales ci-dessous : (…)
- Autres constructions : 5 m² pour 1 000 m² de surface de plancher L'espace réservé aux vélos sera d'au minimum 5 m², et d'au minimum 8 m² d'un seul tenant lorsque plusieurs espaces sont réalisés. »

Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et des emprises souterraines de la gare « Nanterre La Boule ». Il convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.

Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

La rédaction insérée en fin d'alinéa 12-3 est la suivante :
« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris »

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Zone UBe : **Les articles UBe 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité	
Zone UC, secteur UCa : **Les articles UC 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité	
Zone UD, secteur Uda : **Les articles UD 1, 2, 9, 10 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UD 6** indique notamment : *« Si aucune marge* de recul ne figure sur le document graphique, les constructions devront être implantées à 4 m minimum de l'alignement*. (…).* *Si une marge de recul figure sur le document graphique, l'implantation des constructions devra la respecter. Toutefois, pourront être implantés dans la marge* de recul des éléments constructifs légers : perrons, marquises, auvents, débords de toiture.* *Pour les terrains* ayant une façade* sur les rues Paul Vaillant Couturier et Félix Faure, ainsi que sur la Route des Fusillés de la Résistance, l'implantation à l'alignement* de ces voies est autorisée.* *Les extensions des constructions existantes, conformes ou non, avec les règles du présent PLU doivent être réalisées :* *- ou conformément aux 7-1 à 7-4* *- ou dans le prolongement de l'existant et dans la limite des hauteurs* maximale suivantes :* *- 6,5 m à l'égout du toit ou à l'acrotère,* *et* *- 9,5 m au faîtage.* *Une implantation différente des dispositions fixées ci-dessus pourra être admise pour s'adapter à la trame parcellaire Le choix de l'implantation se fera en harmonie avec le contexte environnant et en tenant compte des indications figurant à l'article 11. »* Les dispositions arrêtées par l'article UD 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de l'en ou de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UD 7** indique notamment : *« 7-1 Dans une bande de 25 m comptée à partir de la marge* de recul imposée à l'article UD 6* *7-1-1 Pour les terrains* dont la largeur au droit de la construction projetée est inférieure ou égales à 15 m :* *Les constructions sont autorisées :* *- Sur les limites séparatives* si la façade* sur la limite ne comporte pas de baies* *- En retrait de ces limites ; dans ce cas, elles devront respecter les distances suivantes conformément aux règles définies ci-dessous qui devront être respectées simultanément :* *(…)* *Lorsque la façade* ne comporte pas de baies principales*, la distance sera au moins égale à la moitié de la hauteur* de la façade* avec un minimum de 3 m.* *7-1-2 Pour les terrains* dont la largeur au droit de la construction projetée est supérieure à 15 m et inférieure à 30 m :* *Les constructions sont autorisées :* *- Sur l'une des limites seulement,* *(…)* *- En retrait de ces limites : dans ce cas, elles devront respecter les distances définies au paragraphe 7-1-1 deuxième alinéa du présent règlement.* *7-1-3 Pour les terrains* dont la largeur au droit de la construction projetée est supérieure à 30 m :* *Les constructions sont autorisées :* *(…)* *- En retrait de ces limites ; dans ce cas, elles devront respecter les règles définies au paragraphe 7-1-1-deuxième alinéa du présent article.* *7-2 Au-delà d'une bande de 25 m comptée à partir de la marge* de retrait imposée à l'article UD 6* *Les constructions sont autorisées :* *- Sur les limites séparatives*, si les façades* sur ces limites ne comportent*	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum aussi bien au niveau du sol qu'en sous-sol.»*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
pas de baies *- En retrait de ces limites ; dans ce cas, elles devront respecter les définies au paragraphe 7-1-1- deuxième alinéa du présent article. »* Les dispositions arrêtées par l'article UD 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de l'en ou de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 7-7 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.*
L'article UD 12 indique notamment : *« 12-1 Dispositions générales (…)* *- A partir de la création de huit places de stationnement, une proportion de 50 % au moins des surfaces totales de stationnement définies ci-dessous devra être réalisée en ouvrage. Cette prescription ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.* *(…)* *12-1-1 Normes applicables (…)*	**La rédaction insérée dans le tableau de l'alinéa 12-1-1 est la suivante :**

Destination	*Normes plancher*	*Normes plafond conseillées*
Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif *Le nombre de places à réaliser devra être justifié au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).*		
Toutefois pour les grands équipements au rayonnement intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.	*9 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*11 pl/1 000 m² de surface de plancher*
Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public	*4 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*5 pl/1 000 m² de surface de plancher*

(…) »

L'ouvrage technique annexe appartenant aux *« bâtiments annexes ne recevant pas de public »*, les règles qui s'imposent dans ce cas doivent être mises en compatibilité.

Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UD 12 indique également :
« 12-2-2-Une aire de livraison doit être prévue :
Pour les constructions neuves (…)
- Pour les opérations de plus de 5 000 m² de surface de plancher hors opération de logements. »
Les éléments de projets du réseau de transport public du Grand Paris implantés présentant une surface inférieure à 5 000 m2, ils ne sont pas soumis à l'obligation de réaliser une aire de livraison.

Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.

L'article UD 12 indique également concernant les normes de stationnement des autocars :
« 12-2-3 Aire de dépose reprise pour autocars
Il devra être prévu : (…)
- pour les équipements au rayonnement intercommunal suivants :
- Palais des congrès : 1 aire
- Parc urbain : 2 aires
- Salles de spectacles de masse : 2 aires
- Centre d'expositions : 2 aires
Le cas échéant ces aires peuvent coïncider avec les aires de déchargement pour livraisons. »
La liste des équipements cités ici comme équipements au rayonnement

Destination	*Normes plancher*	*Normes plafond conseillées*
Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif *Le nombre de places à réaliser devra être justifié au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).*		
Toutefois pour les grands équipements au rayonnement intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.	*9 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*11 pl/1 000 m² de surface de plancher*
Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public	*4 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*5 pl/1 000 m² de surface de plancher*
Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.	*Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins*	

<table>
<tr><th>Zone traversée</th><th>Proposition de nouvelle rédaction</th></tr>
<tr><td>intercommunal étant close et ne faisant pas référence au projet de réseau de transport public du Grand Paris, cet alinéa ne s'applique pas aux éléments de projet.
Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.

Enfin, **l'article UD 12** indique concernant les normes de stationnement des vélos :
« 12-3 Stationnement des vélos :
Un espace réservé et aménagé pour le stationnement des vélos doit être prévu, de préférence au rez de chaussée, conformément aux normes ci-dessous : (…)
- Autres constructions : 5 m² pour 1 000 m² de surface de plancher
L'espace réservé aux vélos sera d'au minimum 5 m², et d'au minimum 8 m² d'un seul tenant lorsque plusieurs espaces sont réalisés. »
Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</td><td>**La rédaction insérée en fin d'alinéa 12-3 est la suivante :**
« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</td></tr>
<tr><td><u>**Zone UF, secteur UFb**</u> **:**
Les articles UF 1, 2, 9, 10 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.

L'article UF 6 indique notamment :
« En l'absence d'indication particulière au document graphique, les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en recul de 6 m minimum. »*
Les dispositions arrêtées par l'article UF 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours,
etc.) et, plus encore, de l'émergence gare de « Nanterre La Folie ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UF 7 indique notamment :
« Les constructions sont implantées en retrait des limites séparatives. Elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies ci-dessous qui devront être respectées simultanément : (…)*
- Lorsque la façade ne comporte pas de baies principales*, la distance sera au moins égale à la moitié de la hauteur* de la façade*, avec un minimum de 3 m. »*
Les dispositions arrêtées par l'article UF 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours,
etc.) et, plus encore, de l'émergence gare de « Nanterre La Folie ». Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UF 12 indique notamment :
« 12-1-1 : Normes en UFb (…)
<table>
<tr><th>Destination</th><th>Normes plancher</th><th>Normes plafond conseillées</th></tr>
<tr><td>***Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif*** *Le nombre de places à réaliser devra être justifié au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, existence ou non de parcs</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td><td>**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :**
« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »

La rédaction insérée dans le tableau de l'alinéa 12-1-1 est la suivante :
<table>
<tr><th>Destination</th><th>Normes plancher</th><th>Normes plafond conseillées</th></tr>
<tr><td>***Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (…)***</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>*Toutefois pour les grands équipements au rayonnement*</td><td>*9 pl/1 000 m² de surface de*</td><td>*11 pl/1 000 m² de surface de*</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
publics de stationnement à proximité...).	*intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.*
Toutefois pour les grands équipements au rayonnement intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.	*Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public*
Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public	*Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.*

publics de stationnement à proximité...).		
Toutefois pour les grands équipements au rayonnement intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.	*9 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*11 pl/1 000 m² de surface de plancher*
Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public	*4 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*5 pl/1 000 m² de surface de plancher*

intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.	*plancher*	*plancher*
Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public	*4 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*5 pl/1 000 m² de surface de plancher*
Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.	*Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins*	

(…) »

Les normes définies à l'alinéa 12-1-1 pour le secteur UFb s'appliquent à l'émergence gare et à la gare souterraine « Nanterre La Folie ». Si l'on considère que celle-ci est un grand équipement au rayonnement intercommunal dont la surface de plancher dépasse 1 000 m2, les dispositions qu'elle devra respecter peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'aménagement qui lui sont propres.

Par contre, ici l'ouvrage technique étant classé parmi les *« bâtiments annexes ne recevant pas de public »*, et sa superficie étant supérieure à 1000 m2, les règles qui s'imposent dans ce cas le concernent. Les dispositions qu'il devra respecter peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'aménagement qui lui sont propres

Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UF 12 indique également :

« 12-2-2 Une aire de livraison doit être prévue :
- Pour les constructions neuves (…)
- Pour les opérations de plus de 5 000 m² de surface de plancher hors opération de logements. »

Les éléments de projets du réseau de transport public du Grand Paris implantés, et notamment la gare de *« Nanterre La Folie »*, pouvant présenter une surface supérieure à 5 000 m2, ils sont soumis à l'obligation de réaliser une aire de livraison.

Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »

L'article UF 12 indique également concernant les normes de stationnement des autocars :

« 12-2-3 Aire de dépose reprise pour autocars
Il devra être prévu : (…)
- pour les équipements au rayonnement intercommunal suivants :
- Palais des congrès : 1 aire
- Parc urbain : 2 aires
- Salles de spectacles de masse : 2 aires
- Centre d'expositions : 2 aires
Le cas échéant ces aires peuvent coïncider avec les aires de déchargement pour livraisons. »

La liste des équipements cités ici comme équipements au rayonnement intercommunal étant close et ne faisant pas référence au projet de réseau de transport public du Grand Paris, cet alinéa ne s'applique pas aux éléments de projet.

Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.

Enfin, l'article UF 12 indique concernant les normes de stationnement des vélos :

« 12-3 Stationnement des vélos :
Un espace réservé et aménagé pour le stationnement des vélos doit être prévu, de préférence au rez de chaussée, conformément aux normes minimales ci-dessous : (…)
- Autres constructions : 5 m² pour 1 000 m² surface de plancher.
L'espace réservé aux vélos sera d'au minimum 5 m², et d'au minimum 8 m² d'un seul tenant lorsque plusieurs espaces sont réalisés. »

Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et les emprises souterraines de la gare « Nanterre La Folie ». Il convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.

Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

La rédaction insérée en fin d'alinéa 12-3 est la suivante :
« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Zone traversée

<u>Zone UL, secteurs ULa, ULb, ULe</u> :
Les articles UL 1, 2, 9 et 10 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.

L'article UL 6 indique notamment :
« Les constructions pourront être implantées librement à l'alignement ou en recul avec un minimum de 4 m. »*
Les dispositions arrêtées par l'article UL 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UL 7 indique notamment :
« 7-1 Les constructions pourront être implantées en limite séparative ou en retrait.*
7-2 En cas d'implantation en retrait par rapport aux limites séparatives, les façades* devront respecter une distance au moins égale à la moitié de la hauteur* à l'égout (L=H/2) avec un minimum de : (…)*
- 4m, si celles-ci ne comportent pas des baies principales. »*
Les dispositions arrêtées par l'article UL 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.

L'article UL 12 indique notamment :
« 12-1 Dispositions générales (…)
- A partir de la création de huit places de stationnement, une proportion de 50 % au moins des surfaces totales de stationnement définies ci-dessous devra être réalisée en ouvrage. Cette prescription n'est pas applicable aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.
(…)
12-1-3 Normes dans les autres secteurs UL (…)

Destination	*Normes plancher*	*Normes plafond conseillées*
Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif *Le nombre de places à réaliser devra être justifié au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).*		
Toutefois pour les grands équipements au rayonnement intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.	*9 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*11 pl/1 000 m² de surface de plancher*
Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public	*4 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*5 pl/1 000 m² de surface de plancher*

(…) »
L'ouvrage technique annexe appartenant aux *« bâtiments annexes ne recevant pas de public »*, les règles qui s'imposent dans ce cas doivent être mises en compatibilité.
Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé

L'article UL 12 indique également :
« 12-2-2 Une aire de livraison doit être prévue :

Proposition de nouvelle rédaction

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »

La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :
« 7-5 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »

La rédaction insérée dans le tableau de l'alinéa 12-1-3 est la suivante

Destination	*Normes plancher*	*Normes plafond conseillées*
Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (…)		
Toutefois pour les grands équipements au rayonnement intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.	*9 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*11 pl/1 000 m² de surface de plancher*
Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public	*4 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*5 pl/1 000 m² de surface de plancher*
Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.	*Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins*	

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
- Pour les constructions neuves (…) *- Pour les opérations de plus de 5 000 m2 de surface de plancher hors opération de logements. »* Les éléments de projets du réseau de transport public du Grand Paris implantés présentant une surface inférieure à 5 000 m2, ils ne sont pas soumis à l'obligation de réaliser une aire de livraison. **Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.** **L'article UL 12** indique également concernant les normes de stationnement des autocars : *« 12-2-3 Aire de dépose reprise pour autocars* *Il devra être prévu : (…)* *- pour les équipements au rayonnement intercommunal suivants :* *- Palais des congrès : 1 aire* *- Parc urbain : 2 aires* *- Salles de spectacles de masse : 2 aires* *- Centre d'expositions : 2 aires* *Le cas échéant ces aires peuvent coïncider avec les aires de déchargement pour livraisons. »* La liste des équipements cités ici comme équipements au rayonnement intercommunal étant close et ne faisant pas référence au projet de réseau de transport public du Grand Paris, cet alinéa ne s'applique pas aux éléments de projet. **Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.** Enfin, l'**article UL 12** indique concernant les normes de stationnement des vélos : *« 12-3 Stationnement des vélos :* *Un espace réservé et aménagé pour le stationnement des vélos doit être prévu, de préférence au rez de chaussée, conformément aux normes minimales ci-dessous : (…)* *- Autres constructions : 5 m² pour 1 000 m² de surface de plancher L'espace réservé aux vélos sera d'au minimum 5 m², et d'au minimum 8 m² d'un seul tenant lorsque plusieurs espaces sont réalisés. »* Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé** **L'article UL 13** indique notamment : *« 13-1 Superficie du terrain destinée aux espaces libres, verts et de pleine terre* *Dans les secteurs ULa et ULc, au moins 10 % de la superficie de la parcelle, hors voiries et parking, doivent être traités en espace vert* paysager. Les marges* de retrait par rapport aux voies feront l'objet de plantations ou d'aménagements paysagers.* *(…)* *13-2 Plantations et aménagements paysagers :* *- Les projets de constructions devront être étudiés dans le sens d'une conservation maximum des plantations existantes.* *(…)* *13-Les éléments de paysage non bâtis à protéger repérés sur le plan n°4 devront conserver leur caractère végétal »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa 12-3 est la suivante :** *« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »* **La rédaction insérée en fin de 1er paragraphe de l'alinéa 13-1 est la suivante :** *« 13-1 Superficie du terrain destinée aux espaces libres, verts et de pleine terre* *Dans les secteurs ULa et ULc, au moins 10 % de la superficie de la parcelle, hors voiries et parking, doivent être traités en espace vert* paysager. Les marges* de retrait par rapport aux voies feront l'objet de plantations ou d'aménagements paysagers.* *Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
<u>**Zone UM**</u> **:** **Les articles UM 1, 9 et 10 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. / **L'article UM 2** autorise notamment sous conditions : *« - Les constructions de toute nature, les installations et dépôts à conditions qu'ils soient nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et de déplacement. »*	**La rédaction insérée en fin de premier alinéa est la suivante :**

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Ce libellé apparaît trop restrictif en se limitant au *« service public ferroviaire »*. Il convient donc d'élargir cet alinéa au projet de réseau de transport public du Grand Paris. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	*« - Les constructions de toute nature, les installations et dépôts à conditions qu'ils soient nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire et de déplacement ou du réseau de transport public du Grand Paris. »*
L'article UM 6 indique : *« A l'exception des plantations et des installations dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire, aucune occupation du sol ni du sous-sol n'est autorisée à moins de 6 mètres de l'alignement*. »* Les dispositions arrêtées par l'article UM 6 imposent aux constructions autres que nécessaires à l'exploitation ferroviaire des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée est la suivante :** *« A l'exception des plantations et des installations dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire ou du réseau de transport public du Grand Paris, aucune occupation du sol ni du sous-sol n'est autorisée à moins de 6 mètres de l'alignement*. »*
L'article UM 7 indique : *« 7-1 Pour les installations dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire :* *Les constructions sont autorisées :* *- Sur les limites séparatives** *- En retrait des limites séparatives*.* *Dans ce cas elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies ci-dessous qui devront être respectées simultanément :* *(…)* *- Lorsque la façade* ne comporte pas de baies principales*, la distance sera au moins égale à la moitié de la hauteur* de la façade*, avec un minimum de 3 m.* *7-2 Pour les autres installations :* *Les constructions en limite sont interdites. Les constructions en retrait de ces limites sont autorisées. Dans ce cas elles devront respecter les distances indiquées en 7.1. »* Les dispositions arrêtées par l'article UM 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 7-4 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UM 12 indique notamment : *« 12-1 Dispositions générales* *- A partir de la création de huit places de stationnement, une proportion de 50 % au moins des surfaces totales de stationnement définies ci-dessous devra être réalisée en ouvrage. Cette prescription ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. (…)* *12-1-1 Normes applicables (…)*	**La rédaction insérée dans le tableau de l'alinéa 12-1-1 est la suivante**

Destination	*Normes plancher*	*Normes plafond conseillées*
Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif *Le nombre de places à réaliser devra être justifié au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).*		
Toutefois pour les grands équipements au rayonnement intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.	*9 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*11 pl/1 000 m² de surface de plancher*

Destination	*Normes plancher*	*Normes plafond conseillées*
Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (…)		
Toutefois pour les grands équipements au rayonnement intercommunal les normes minimales ci-contre devront être respectées.	*9 pl/1 000 m² de surface de plancher*	*11 pl/1 000 m² de surface de plancher*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public | *4 pl/1 000 m² de surface de plancher* | *5 pl/1 000 m² de surface de plancher* *(…) »* L'ouvrage technique annexe appartenant aux *« bâtiments annexes ne recevant pas de public »*, les règles qui s'imposent dans ce cas doivent être mises en compatibilité. **Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	*Cas des bâtiments annexes ne recevant pas de public* | *4 pl/1 000 m² de surface de plancher* | *5 pl/1 000 m² de surface de plancher* *Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* | *Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins*
L'article UM 12 indique également : *« 12-2-2 Une aire de livraison doit être prévue :* *Pour les constructions neuves (…)* *- Pour les opérations de plus de 5 000 m2 de surface de plancher hors opération de logements. »* Les éléments de projets du réseau de transport public du Grand Paris implantés présentant une surface inférieure à 5 000 m2, ils ne sont pas soumis à l'obligation de réaliser une aire de livraison. **Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	
L'article UM 12 indique également concernant les normes de stationnement des autocars : *« 12-2-3 Aire de dépose reprise pour autocars* *Il devra être prévu : (…)* *- pour les équipements au rayonnement intercommunal suivants :* *- Palais des congrès : 1 aire* *- Parc urbain : 2 aires* *- Salles de spectacles de masse : 2 aires* *- Centre d'expositions : 2 aires* *Le cas échéant ces aires peuvent coïncider avec les aires de déchargement pour livraisons. »* La liste des équipements cités ici comme équipements au rayonnement intercommunal étant close et ne faisant pas référence au projet de réseau de transport public du Grand Paris, cet alinéa ne s'applique pas aux éléments de projet. **Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	
Enfin, **l'article UM 12** indique concernant les normes de stationnement des vélos : *« 12-3 Stationnement des vélos :* *Un espace réservé et aménagé pour le stationnement des vélos doit être prévu, de préférence au rez de chaussée, conformément aux normes minimales ci-dessous : (…)* *- Autres constructions : 5 m² pour 1 000 m² surface de plancher* *L'espace réservé aux vélos sera d'au minimum 5 m², et d'au minimum 8 m² d'un seul tenant lorsque plusieurs espaces sont réalisés. »* Ces dispositions peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa 12-3 est la suivante :** *« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
L'article UM 13 indique : *« Les espaces libres* seront traités en espaces verts*. »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa UM 13 est la suivante :** *« Les espaces libres* seront traités en espaces verts*.* *Cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*

2.7.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des espaces verts protégés

Dans son rapport la commission d'enquête a recommandé que l'ouvrage annexe 251

qui impactait un jardin remarquable soit déplacé.

La Société du Grand Paris a répondu sur ce point que « *l'implantation alternative pour l'ouvrage annexe 251 est envisageable sous réserve du déplacement de l'ouvrage annexe 252. La SGP étudie donc, en lien avec la ville de Nanterre, une implantation alternative de l'ouvrage annexe 252 sur des parcelles situées rue du Dr Charcot à Nanterre. Le PLU en vigueur de Nanterre classe ces emprises en espace vert protégé. Cette protection est reconduite dans le PLU en révision de Nanterre* »

Si cette option était retenue la commission d'enquête est favorable à la réduction de cette protection paysagère sur les emprises de l'ouvrage annexe 252 qui serait implanté rue du Dr Charcot et à la mise en compatibilité des pièces du PLU de Nanterre y afférents selon les besoins exprimés par la Société du Grand Paris.

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

La liste des emplacements réservés présentée dans le rapport de présentation du PLU sera adaptée afin de mettre à jour la nouvelle surface des emplacements réservés à l'occasion de la mise en compatibilité.

Extraits de la liste des emplacements réservés mise en compatibilité

Opération n°11 :

Emplacement : R.D. 131 (avenue F. et I. Joliot Curie)

Références cadastrales : AE297, AE379, AE380, AN375, AO81, AO146, AO189, AO192, AO217, AO226, AO230, AO242, AO244, AO246, AO249, AO264, AO268, AP124, AP193, AP208, AP228, AQ108, AQ124, AQ134, AQ149, AQ198, AQ209, AQ215, , AR304, AR315, AR316, AR319, AR324, AR471, AR472, AR478, AR484, AS185, AS192, AS193, AS199 à AS201, AS203, CH6 à CH8, CH10, CH14, CH44, CH47, CH85, CH94 à CH97, CH101, CH104, CH105, CH112, CH113, CH116 à CH118, CH127, CH160, CI43 à CI45, CI54, CI76, CI77, CJ114, CJ155, CJ157

Surface de la réserve = 9 848 m²

Zonage PLU : UBa, UBb, UBc, UCa, ULa, ULb

Élargissement à 30 mètres, 35 mètres puis 39 mètres dans sa section place de la Boule – boulevard Soufflot. Cet élargissement doit notamment permettre l'arrivée du tramway T1 et l'aménagement du carrefour rue Veuve Lacrois compris dans l'opération.

Opération n°75 :

Emplacement : rue du Clos Lucé – secteur des Groues

Références cadastrales : AI71, AI72, AI78, AI79, AI88, AI89, AI91, AI99, AI100, AI123, AI124, AJ1 à AJ3, AJ271

Surface de la réserve = 2 281 m²

Zonage PLU : UFb

Voie nouvelle de 11 mètres. Cet emplacement réservé doit permettre une meilleure desserte de ce quartier.

2.7.1.8. Impacts du projet vis-à-vis des éléments de paysage urbain

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter l'alignement d'arbre le long de l'avenue I. et F. Joliot Curie, protégé au titre de l'article L. 123-1-5 III 2° (anciennement L. 123-1-5 7°) du Code de l'Urbanisme, compte tenu de l'implantation d'un ouvrage technique annexe et de l'émergence de la gare « Nanterre La Boule ».

Ainsi l'alignement d'arbre sera réduit d'environ 60 m correspondant à l'emprise de l'ouvrage technique annexe au niveau du croisement avec le boulevard Hérold et d'environ 130 m correspond à l'émergence de la gare « Nanterre La Boule ».

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

Afin de permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe et d'une émergence technique de la gare de « Nanterre La Boule », d'une part, et d'un ouvrage technique d'entonnement, il est nécessaire d'adapter l'emprise d'emplacements réservés reportés sur le plan du règlement graphique :

- L'emplacement réservé n°75, rue du Clos Lucé *« voie nouvelle de 11 mètres. Cet emplacement réservé doit permettre une meilleure desserte de ce quartier »,* au bénéfice de la commune. Cet emplacement réservé est concerné par la voie d'évitement en souterrain ainsi que par l'implantation de l'ouvrage technique annexe d'entonnement en limite Sud de l'emplacement réservé. Pour permettre leur implantation, il convient de déclasser une partie de l'emprise de l'emplacement réservé.
- L'emplacement réservé n°11 de part et d'autre de la RD 131 (avenue F. et I. Joliot-Curie) ayant pour objet *« élargissement à 30 mètres, 35 mètres puis 39 mètres dans sa section place de la Boule – boulevard Soufflot. Cet élargissement doit notamment permettre l'arrivée du tramway T1 et l'aménagement du carrefour rue Veuve Lacrois »,* au profit du Conseil Général des Hauts-de-Seine. Cet emplacement réservé est concerné par l'implantation de l'ouvrage technique annexe situé au Nord du centre sportif Gabriel Péri et par une émergence technique de la gare de « Nanterre La Boule ». Pour permettre leur implantation, il convient de déclasser une partie de l'emprise de l'emplacement réservé.

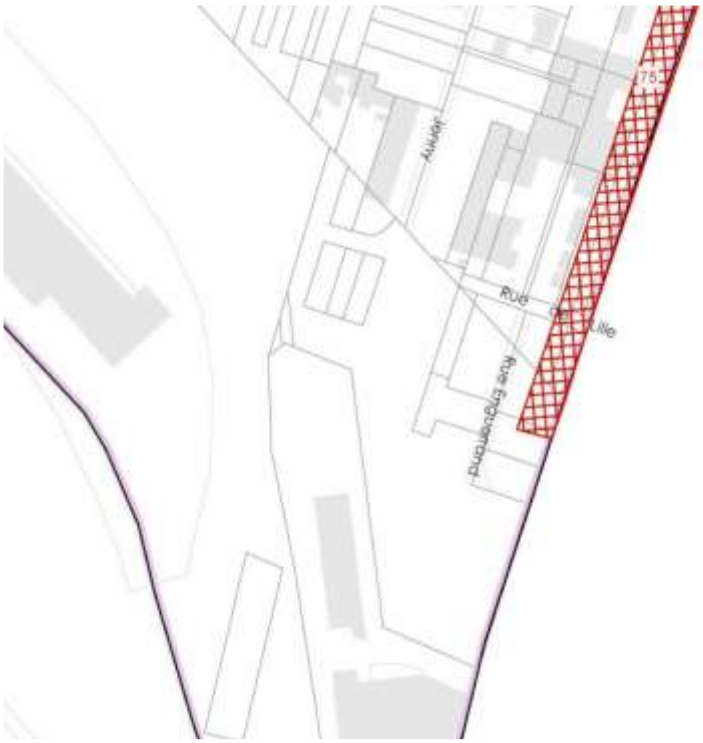
L'évolution des surfaces de ces deux emplacements réservés ne remet pas en cause la destination de ces derniers dont les objets demeurent réalisables sur les emprises restantes après modification de leurs périmètres pour les besoins du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Dans son rapport la commission d'enquête a recommandé que l'ouvrage annexe 251 situé sur la commune de Rueil-Malmaison qui impactait un jardin remarquable soit déplacé.

Ce déplacement impliquerait par voie de conséquence le déplacement de l'ouvrage annexe 252 sur la commune de Rueil-Malmaison.

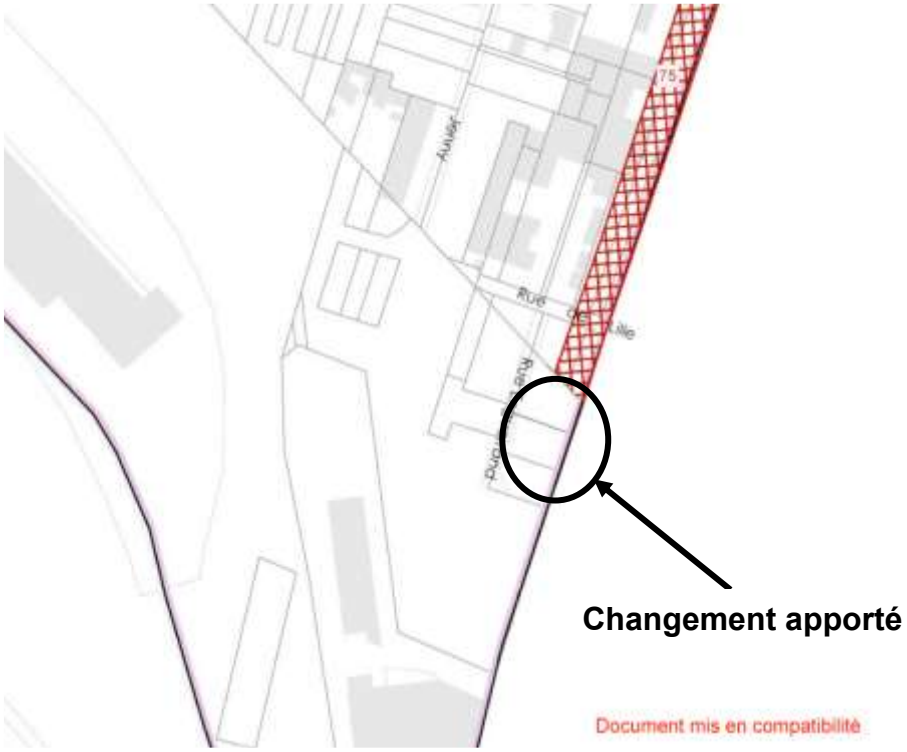
Si cette option était retenue la commission d'enquête est favorable à la réduction de la protection paysagère existante sur les emprises de l'ouvrage annexe 252 qui serait implanté rue du Dr Charcot et à la mise en compatibilité des pièces du PLU de Nanterre y afférents selon les besoins exprimés par la Société du Grand Paris.

Emplacement réservé n°75 en vigueur

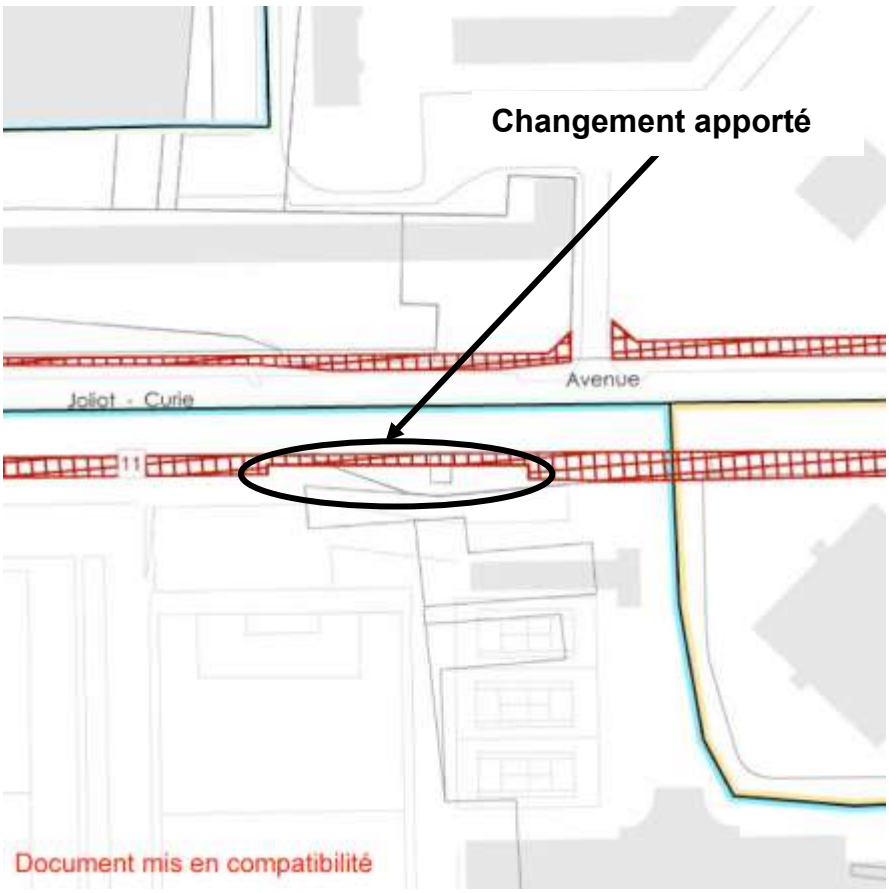


Emplacement réservé n°11 en vigueur

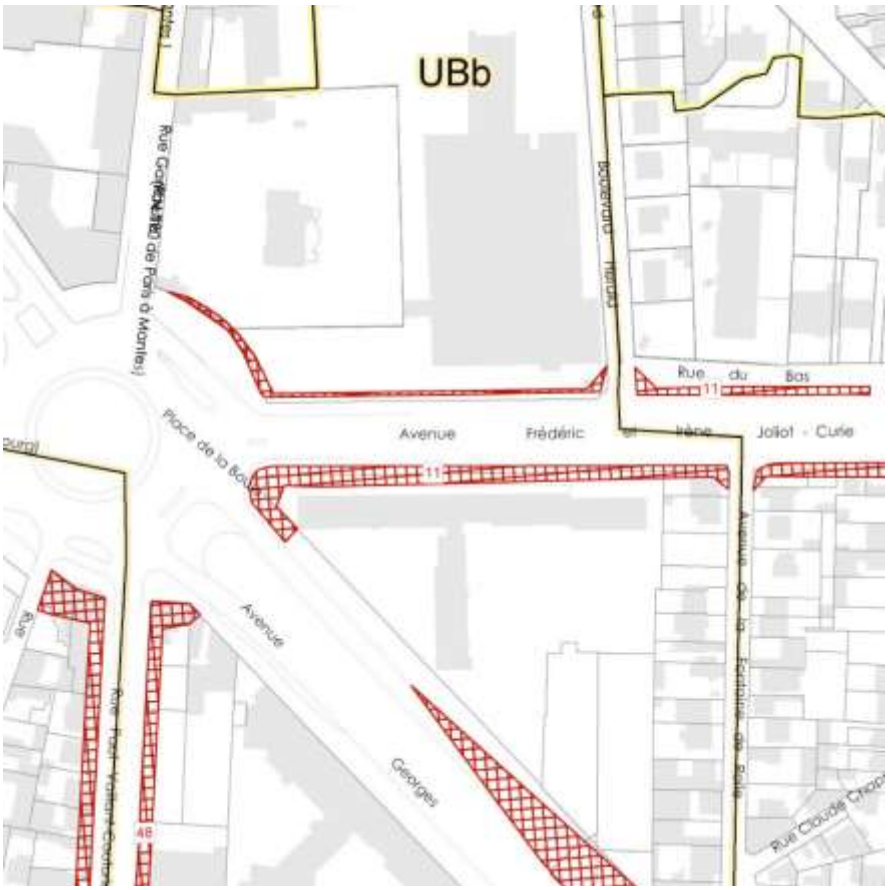
Emplacement réservé n°75 après mise en compatibilité



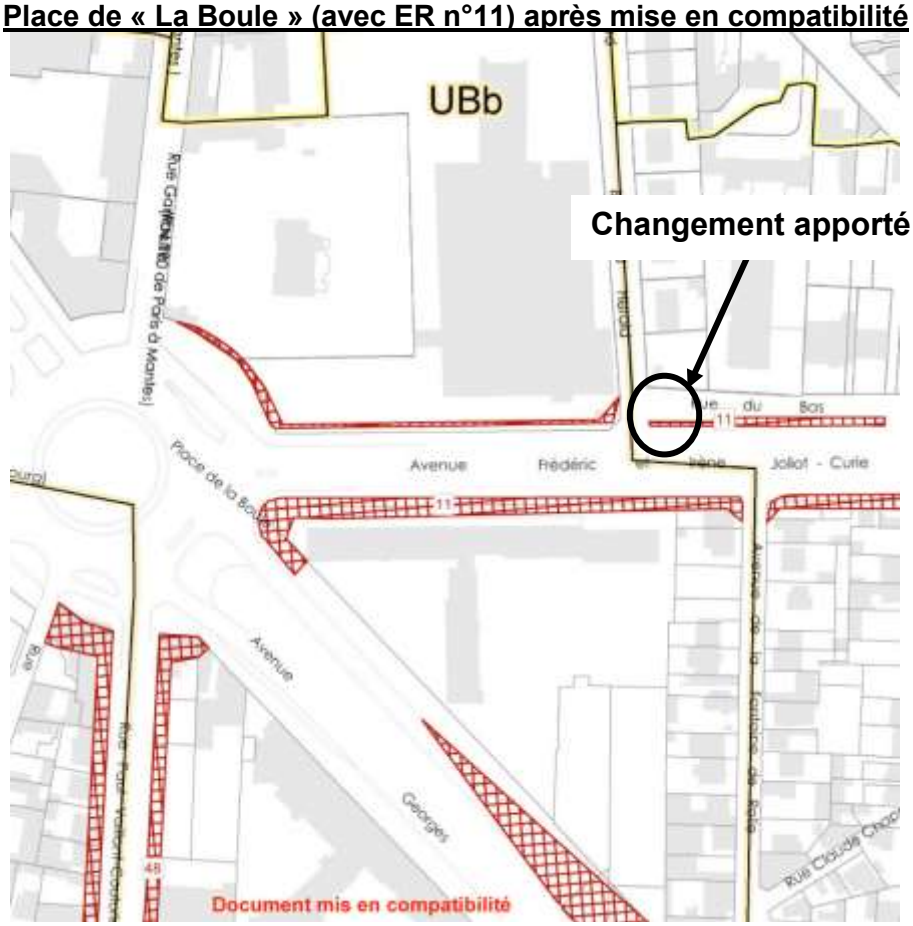
Emplacement réservé n°11 après mise en compatibilité



Place de « La Boule » (avec ER n°11) en vigueur



Place de « La Boule » (avec ER n°11) après mise en compatibilité



Les éléments de paysage urbain en vigueur

Les éléments de paysage urbain après mise en compatibilité

2.7.1.10. Liste récapitulative des pièces à modifier

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, les évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

- L'adaptation de la pièce graphique du règlement afin de réduire l'emprise de deux emplacements réservés pour permettre la réalisation des éléments de projet.
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés présenté dans le rapport de présentation afin de modifier la superficie des emplacements réservés modifiés par le projet.
- L'adaptation de l'annexe graphique « Les éléments de paysage urbain » qui recense les éléments répertoriés au titre de l'article L. 123-1-5 III 2° (anciennement L. 123-1-5 7°) du Code de l'Urbanisme afin de réduire un alignement d'arbre à protéger pour permettre la réalisation des éléments de projet.
- la réduction de la protection paysagère sur les emprises de l'ouvrage annexe 252 si celui-ci était implanté rue du Dr Charcot et la mise en compatibilité des pièces du PLU de Nanterre y afférents selon les besoins exprimés par la Société du Grand Paris.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

2.7.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 39 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Nanterre,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Nanterre,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Nanterre,
- que les 2 réunions publiques prévues respectivement à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

Etant donné, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Nanterre n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir observé :

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

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Nanterre des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

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

A Nogent sur Marne le 17 décembre 2015

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président

Bruno FERRY-WILCZEK : membre

Valérie BERNARD : membre

Jean-Claude LASAYGUES : membre

Hélène VELLIS-FERGUSON : membre

28

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE RUEIL-MALMAISON

2.8.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.8.1.1. Situation actuelle

La ville de RUEIL-MALMAISON est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 21 octobre 2011.

Depuis cette date il a fait l'objet de plusieurs modifications afin d'adapter les règles applicables en matière de construction, mais également pour mettre en conformité le document d'urbanisme aux réformes législatives successives.

Ces modifications sont les suivantes :

- modifications simplifiées n°1, 2, 3, 4 et 5 approuvées par le conseil municipal du 29 mars 2012
- modification n°1 approuvée par le conseil municipal du 20 décembre 2012
- modification n°2 approuvée par le conseil municipal du 28 avril 2014
- modification n°3 approuvée par le conseil municipal du 1er juin 2015

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la commune de RUEIL-MALMAISON sur une longueur totale de près de 1,9 km.

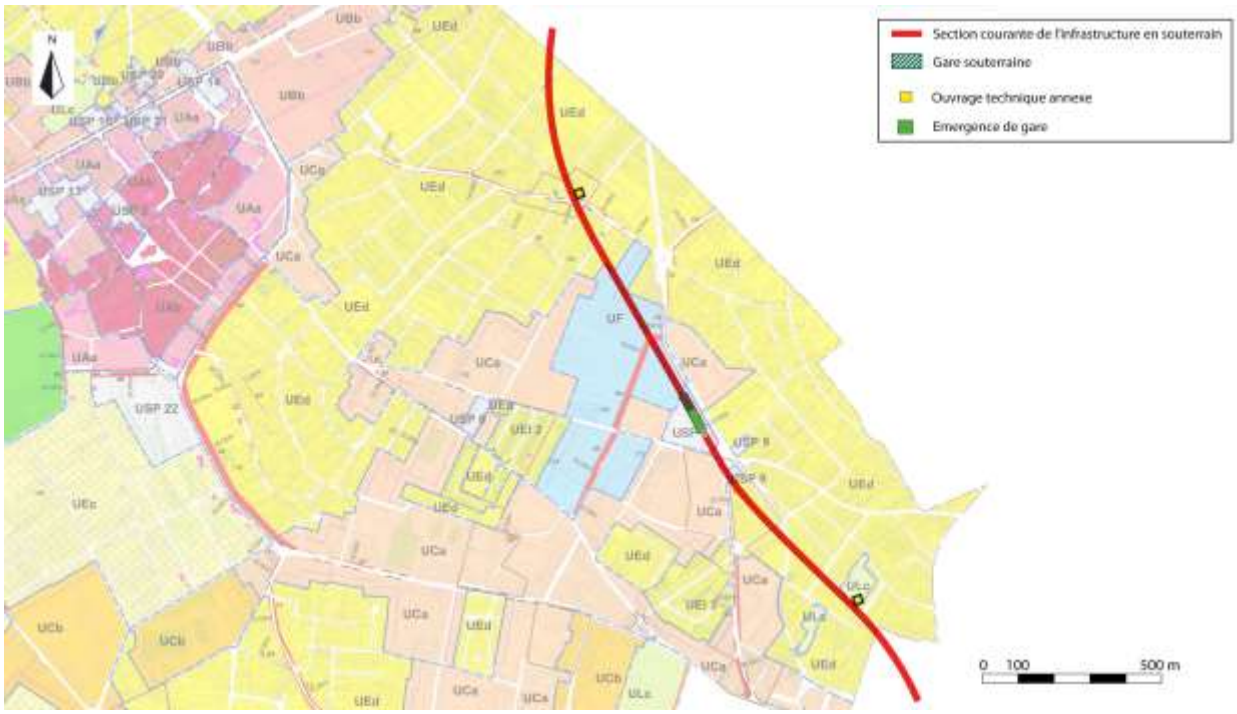
Le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation de la gare Rueil – Suresnes « Mont Valérien» et de son emprise en souterrain, rue Gallieni à proximité de la place du 8 mai 1945.
- Et également l'implantation de deux ouvrages techniques annexes, le premier situé sur l'emprise du stade Paul Finch, propriété de la commune de Suresnes, et le second à l'intersection des rues Danton et Bernard Palissy.

Le projet est implanté sur cinq zones urbaines distinctes du PLU de la ville de RUEIL-MALMAISON.

Une partie du tracé et la gare Rueil - Suresnes « Mont Valérien » concernent le plan de masse du secteur de la place du 8 mai 1945 approuvé par la PLU le 21 octobre 2011.

Extrait du plan de zonage de la ville de Rueil-Malmaison faisant apparaître les éléments du projet



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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du chapitre *« P.3. L'ÉLABORATION DU P.L.U. »* :

MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 15 OUEST DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS : EXPOSE DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTES

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

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

*L'**Orientation Particulière d'Aménagement** (OPA) du secteur de projet USP 9 concerné par l'implantation de la gare Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et son emprise en souterrain a été modifiée pour intégrer le projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

*Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*

- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au 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 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*
- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

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

Le PADD de la Ville de RUEIL-MALMAISON n'intègre pas de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le quatrième thème *« Mieux se déplacer »* sera adapté afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte modifié sera le suivant :

« En premier lieu, il s'agit de renforcer les transports en commun :

- *Renforcer les deux axes principaux (le T.C.S.P. sur la route départementale 913 et la liaison nord-sud) dans le cadre du réseau structurant de l'ouest parisien, rendre possible l'évolution des modes actuels vers des bus à haut niveau de service, puis vers le tramway, et accompagner cette évolution par un réaménagement qualitatif de l'espace public ;*
- *Accompagner le projet de réseau de transport public du Grand Paris entrainant la réalisation de la gare Rueil - Suresnes « Mont Valérien »;*
- *Améliorer le niveau du service des deux axes secondaires (le réseau "Mobilien" et les navettes), en tirant des liens avec les gares des communes riveraines ;*
- *Poursuivre la réalisation du pôle multimodal autour de la gare du R.E.R. et former des pôles secondaires au droit des centralités identifiées ;*
- *Améliorer la lisibilité du réseau et la desserte des différents quartiers (les navettes de rabattement). »*

L'évolution du PADD ne modifie pas substantiellement l'économie générale du PADD.

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

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation n°3.6 concernant le secteur USP 9 (secteur « Place du 8 mai 1945 ») ne fait pas référence au projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Directement liée au secteur de plan masse du secteur USP 9, sa pièce graphique doit être mise en compatibilité afin que les emprises de la gare soient intégrées dans les gabarits constructibles du secteur de plan masse.

En même temps, le texte doit être revu afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris et plus particulièrement l'implantation de la gare Rueil – Suresnes « Mont Valérien » :

« Le secteur USP 9 (le secteur "Place-du-8-Mai-1945") est destiné à dynamiser le second pôle du "village" du Plateau-Mont-Valérien et à accueillir des logements, des commerces, des équipements municipaux, un parking public, une place, et un jardin public ; il est identique au secteur homonyme du P.L.U.

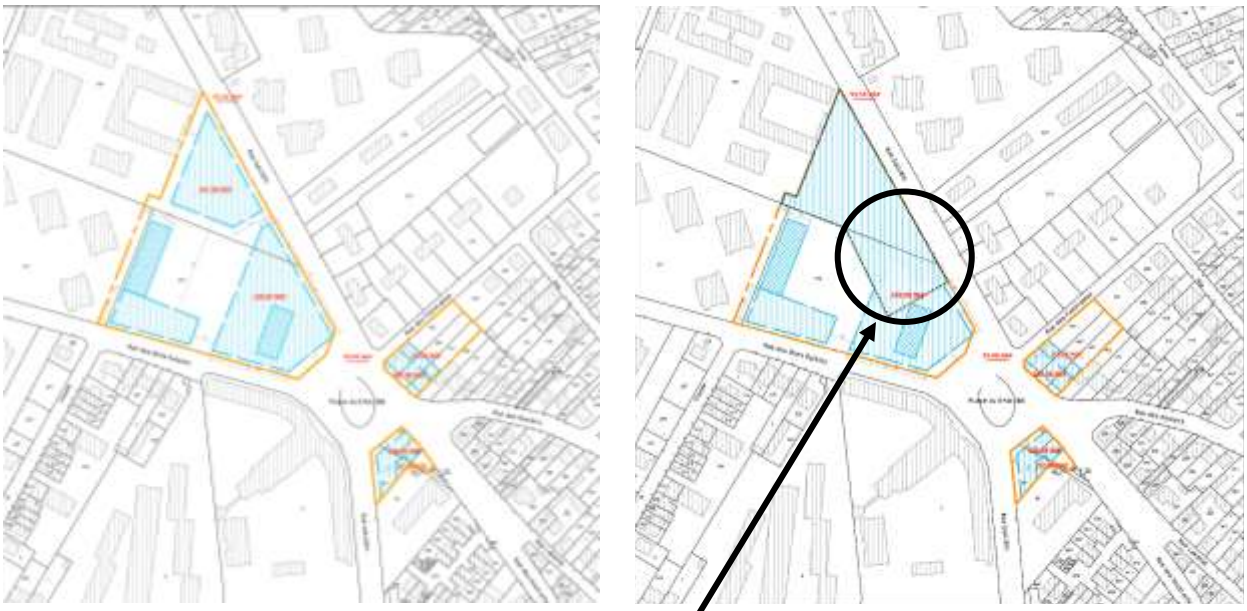
Ce secteur accueillera également la gare du réseau de transport public du Grand Paris Rueil -Suresnes « Mont Valérien » implantée le long de la rue Gallieni. »

[...]

« 3.6.2. L'ORIENTATION DE PROGRAMMATION SUR LE SECTEUR USP 9

La programmation de ce secteur devra comporter :

- *Des logements, dont 30 % de logements sociaux si la S.H.O.N. est égale ou supérieure à 900 m2,*
- *Des commerces ou des services,*
- *Des équipements publics en superstructure,*
- *Un parking public en infrastructure,*
- *La gare du réseau de transport public du Grand Paris Rueil - Suresnes « Mont Valérien. »*



En vigueur **Après mise en compatibilité**

Changement apporté

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

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Définition des CINASPIC dans le règlement Une définition figure dans l'annexe « Définitions » du règlement : *« Service d'intérêt collectif :* *Sont notamment considérés comme des services d'intérêt collectif les foyers, résidences pour étudiants, travailleurs, personnes âgées, les cliniques privées et les établissements d'enseignement. »* **Ce libellé étant trop restrictif, et ce même malgré la notion de «notamment », il est préférable d'indiquer explicitement les réseaux de transports publics..**	**La rédaction insérée est la suivante :** *« Service d'intérêt collectif :* *Sont notamment considérés comme des services d'intérêt collectif les foyers, résidences pour étudiants, travailleurs, personnes âgées, les cliniques privées et les établissements d'enseignement, ainsi que les réseaux de transports publics. »*
<u>Zone UC, secteur UCa</u> : **Les articles UCa 1 et 2 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité	
<u>Zone UE, secteur UEd</u> : **Les articles UEd 1, 2, 9, 10, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UE 6** indique notamment : *« 1- ZONE UEd :* *Les constructions doivent être implantées avec une marge de recul minimum de 4 m de la limite d'emprise ou de l'alignement, actuel ou futur, des voies publiques ou privées. »* Les dispositions arrêtées par l'article UE 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UE 7** indique notamment : *« 1- ZONE UEd* *Sauf dans les cas cités au paragraphe 1.2., les constructions au-dessus du terrain naturel doivent s'implanter en retrait des limites séparatives conformément aux dispositions ci-dessous :* *1.1- Définition du retrait par rapport aux limites séparatives : (…)* *1.1.2- Dispositions relatives à l'implantation des façades ne comportant pas de baies principales et à l'implantation des piscines découvertes.* *La distance comptée horizontalement de tout point d'une façade ou partie de façade à une limite séparative, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur de cette façade ou partie de façade en ce point avec un minimum de 3 m dans la (ou les) bande(s) de 29 m définie(s) ci-dessus et porté à 8 m au-delà. (…)* *1.2- Dispositions relatives à l'implantation sur limite séparative* *Toute propriété et compte tenu des bâtiments existants, n'est autorisée au-dessus du terrain naturel qu'un seul bâtiment principal implanté sur une seule et même limite séparative, à condition d'être situé dans une bande de 29 m telle que définie au paragraphe 1.1.1. ci-dessus, et qu'il s'accole à un bâtiment principal voisin contigu (annexes, accolées ou débordantes exclus), en bon état, existant sur le terrain voisin, et s'inscrive dans les héberges existantes de ce bâtiment avec dépassement vertical toujours autorisé mais sans aucun dépassement latéral.* *(…) »* *Les dispositions arrêtées par l'article UE 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours,* *etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'alinéa 1 est complété de la manière suivante :** *« 1- ZONE UEd :* *Les constructions doivent être implantées avec une marge de recul minimum de 4 m de la limite d'emprise ou de l'alignement, actuel ou futur, des voies publiques ou privées. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »* **La rédaction insérée en fin d'alinéa 1 est la suivante :** *« 1-1-5.Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
<u>Zone UF</u> : **Les articles UF 1, 2, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UF 2** autorise sous conditions notamment : *« 3. Conformément aux dispositions de l'article R. 123-12 du Code de l'urbanisme, les documents graphiques du présent règlement font apparaître les secteurs délimités en application de l'article L. 123-2 du Code de l'urbanisme. Les constructions ou installations d'une surface hors œuvre*	

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
nette supérieure à 100 m² y sont interdites. Cette servitude sera levée dans un délai de 5 ans à compter de l'approbation du présent PLU. » Ces dispositions interdisent les constructions et installations d'une surface supérieure à 100 m2, surface insuffisante pour les installations visées. Toutefois, la servitude n'est valide que « *5 ans à compter de l'approbation du présent PLU »*. Cette servitude, figurant sur le plan de zonage, met en avant un principe d'inconstructibilité et nécessite de ce fait une mise en compatibilité. Il y a donc lieu de lever cette servitude pour les besoins du projet en modifiant le périmètre de ce « secteur d'attente » pour en exclure les emprises de la gare Rueil – Suresnes « Mont Valérien ». **Après modification du plan de zonage, cet article sera compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite donc pas de modification de son libellé.**	
<u>Zone UL, secteur ULc</u> : **Les articles ULc 1, 6, 9, 10 et 12 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité **L'article UL 2** autorise sous conditions notamment : *« 1- DANS TOUTES LES ZONES :* *1.1- Les aménagements et ouvrages nécessaires aux différents réseaux.* *(…)* *2- EN ZONES ULb ET ULc :* *2.5- Les aménagements, constructions ou travaux publics nécessaires à la réalisation et à l'exploitation d'une infrastructure routière. »* Ces dispositions ne concernent pas le projet de réseau de transport public du Grand Paris qui n'appartiennent pas aux réseaux divers ou aux infrastructures routières. Il convient donc de compléter cet article afin d'autoriser les éléments de projet au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'alinéa 2.5 est complété de la manière suivante :** *« 2.5- Les aménagements, constructions ou travaux publics nécessaires à la réalisation et à l'exploitation d'une infrastructure routière ou nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
L'article UL 7 indique notamment : *« Les constructions doivent être implantées : (…)* *• Zone ULc:* *- sur limite séparative pour les constructions annexes (vestiaires, sanitaires...) d'une hauteur de façade sur limite séparative inférieure à 3,20m* *- en retrait des limites séparatives d'une distance au moins égale à la hauteur maximum de la façade ou partie de façade correspondante avec un minimum de 10 m pour les autres constructions,* *• Zones ULb et ULc: les installations nécessaires aux services publics s'implanteront sur limite séparative, ou en retrait d'une distance au moins égale à la hauteur maximum de la façade ou partie de façade correspondante avec un minimum de 3 m. »* Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, les dispositions arrêtées par l'article UL 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**Le complément de rédaction insérée en fin de quatrième puce est la suivante :** *« • Zones ULb et ULc: les installations nécessaires aux services publics s'implanteront sur limite séparative, ou en retrait d'une distance au moins égale à la hauteur maximum de la façade ou partie de façade* *correspondante avec un minimum de 3 m. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, ce retrait est ramené à 1 m au minimum. »*
L'article UL 13 indique notamment : *« 1. Les espaces libres devront être agrémentés de plantations et aménagés majoritairement en espace vert en pleine terre.* *3. Les projets de construction devront être étudiés dans le sens de conservation maximum des plantations existantes.* *(...)* *5. Les sols artificiels (dalle supérieure de sous-sol, couverture de parking) destinés à être traités en espace vert seront recouverts sur leur totalité d'une couche de terre végétale de 0,80 m moyen d'épaisseur, comportant tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité. »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« **6.** Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Zone USP9 : **Les articles USP9 1, 2, 6, 7, 9, 10, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article USP9 2** autorise sous conditions notamment : *« 1. Les installations classées nouvelles soumises à déclaration ou à autorisation sont admises à condition que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec le milieu environnant. »* Cette rédaction autorise les ICPE et ne s'oppose donc pas au projet. Les ICPE implantées dans la gare de Rueil – Suresnes « Mont Valérien » (gare souterraine et émergence) nécessaires au projet respecteront bien sûr ces «règles prudentielles ». **Cette première partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.** De plus, l'article USP9 2 autorise également : *« 7. Conformément aux dispositions de l'article R. 123-12 du Code de l'urbanisme, les documents graphiques du présent règlement font apparaître les secteurs délimités en application de l'article L. 123-2 du Code de l'urbanisme. Les constructions ou installations d'une surface hors œuvre nette supérieure à 100 m² y sont interdites. Cette servitude sera levée dans un délai de 5 ans à compter de l'approbation du présent PLU en la forme révisée. »* Ces dispositions interdisent les constructions et installations d'une surface supérieure à 100 m2, surface insuffisante pour les installations visées. Toutefois, la servitude n'est valide que « *5 ans à compter de l'approbation du présent PLU »*. Cette servitude, figurant sur le plan de zonage, met en avant un principe d'inconstructibilité et nécessite de ce fait une mise en compatibilité. Il y a donc lieu de lever cette servitude pour les besoins du projet en supprimant le périmètre de ce « secteur d'attente » couvrant la zone USP 9 pour en exclure les emprises de la gare Rueil – Suresnes « Mont Valérien ». **Après modification du plan de zonage, cet article sera compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite donc pas de modification de son libellé.**	

2.8.1.6. Impacts du projet vis-à-vis d'un secteur de gel

Dans son rapport la commission d'enquête a recommandé que l'ouvrage annexe 251 qui impactait un jardin remarquable soit déplacé.

Dans son mémoire en réponse de l'enquête publique, au thème 3, la SGP indique avoir identifié un emplacement alternatif sur domaine public situé en limite de la ZAC de l'Arsenal à proximité du CAT et du parking Renault donnant sur la rue Gallieni à Rueil-Malmaison. Cette possible nouvelle implantation de l'OA 251 dans le secteur Gallieni est couvert par un secteur de gel de l'urbanisation instauré par le PLU (secteur UF), qui interdit toute construction de plus de 100 m² pour une durée de 5 ans dans l'attente d'un projet global. La SGP signale que cette évolution de localisation nécessitera la mise à jour du dossier de MECDU de Rueil Malmaison, afin de supprimer sur les emprises de l'ouvrage annexe ce secteur de gel.

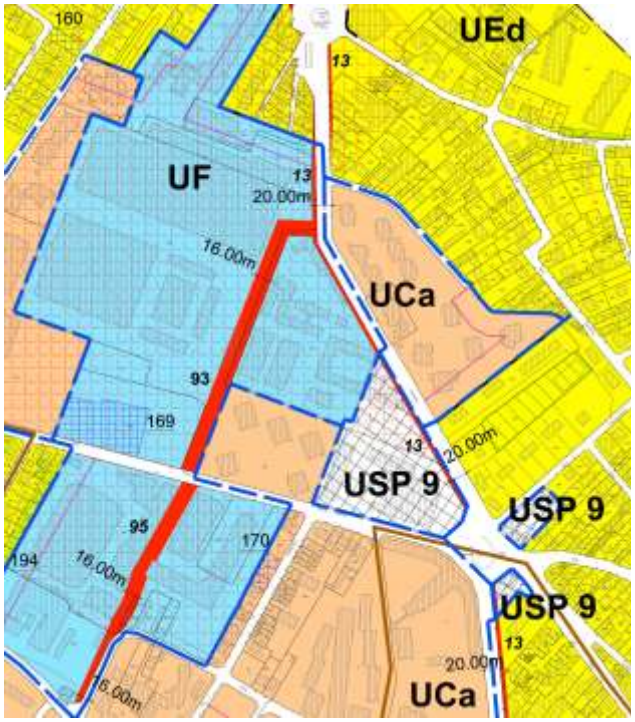
Si cette option était retenue la commission d'enquête est favorable à la suppression de ce secteur de gel et à la mise en compatibilité correspondante du PLU de Rueil-Malmaison.

2.8.1.7. Evolution du plan de zonage induites par le projet

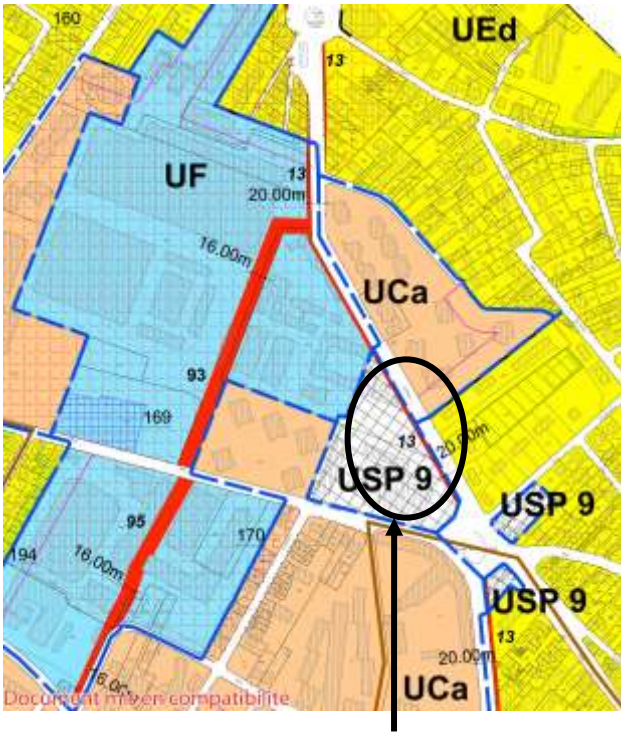
Afin de permettre la réalisation de l'emprise souterraine et l'émergence de la gare Rueil – Suresnes « Mont Valérien », il est nécessaire de faire évoluer les pièces 4.1. « Plan de zonage au 1/5000° » et 4.3. « Plan de zonage au 1/2000° » pour supprimer le périmètre du « secteur d'attente » sur la zone USP 9 et le réduire très

ponctuellement sur la zone UF afin de ne plus couvrir les emprises de la gare Rueil – Suresnes « Mont Valérien ».

Plan de zonage 4.1 (échelle 1/5000°) en vigueur

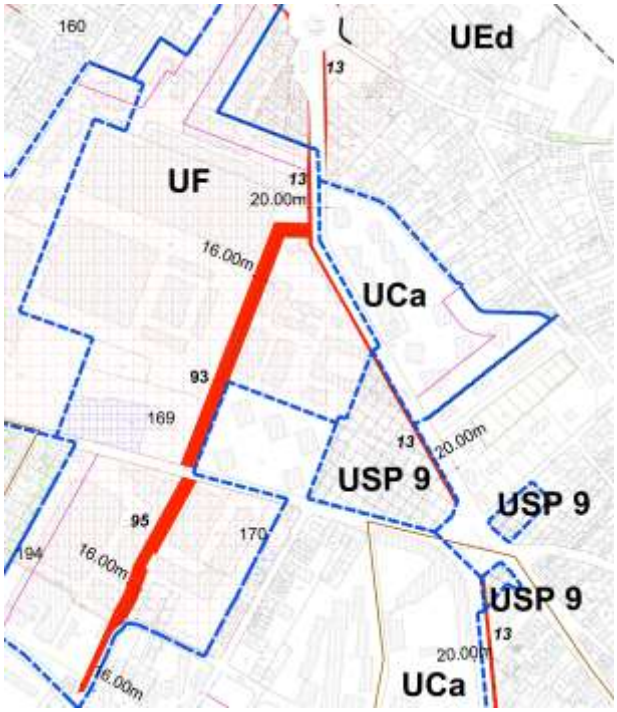


Plan de zonage 4.1 (échelle 1/5000°) après mise en compatibilité

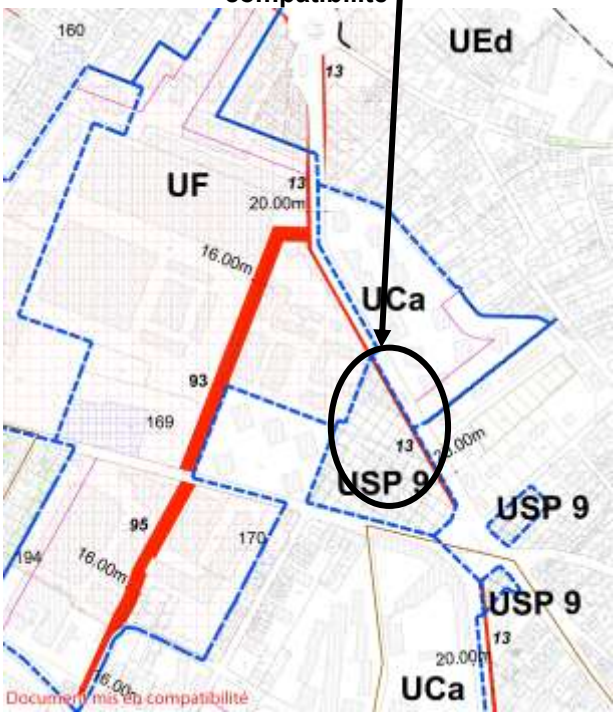


Changement apporté : disparition des « carrés rouges » du secteur d'attente

Plan de zonage 4.3.5 (échelle 1/2000°) en vigueur



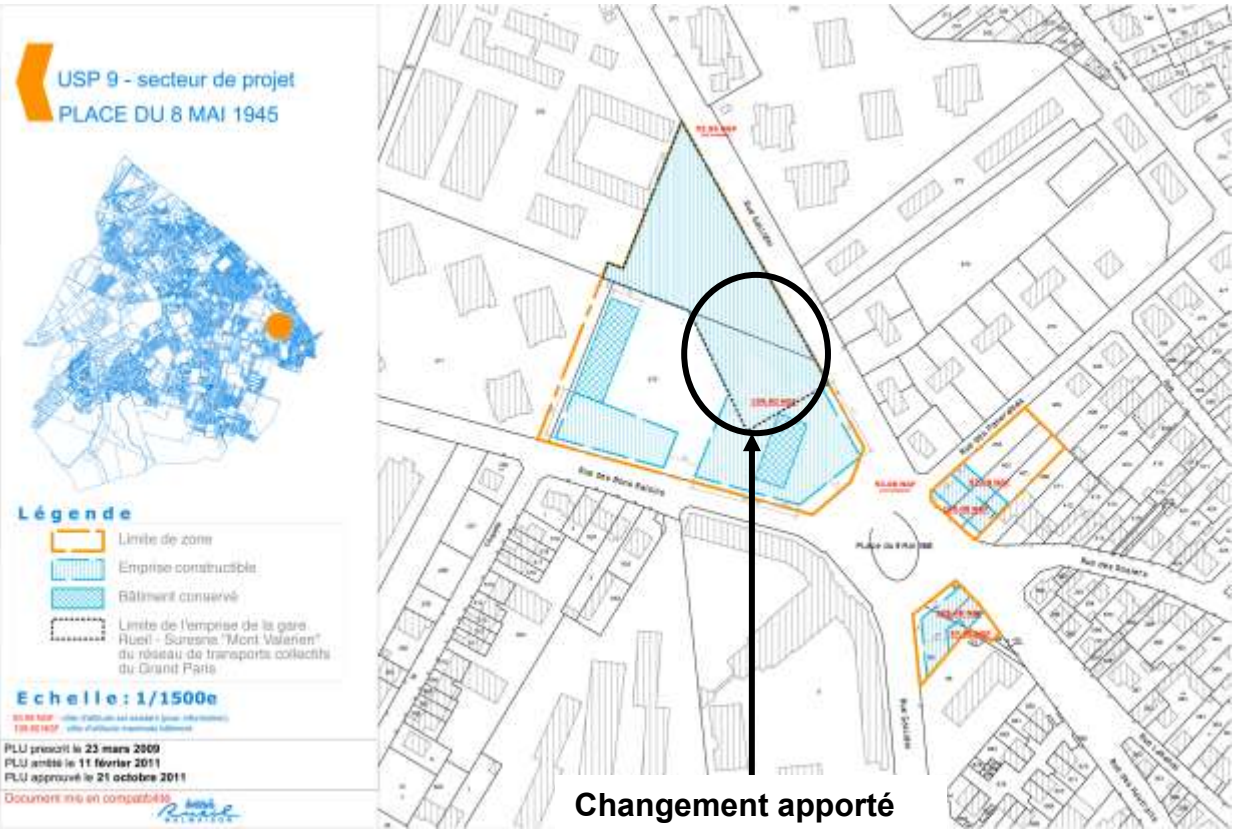
Plan de zonage 4.3.5 (échelle 1/2000°) après compatibilité



2.8.1.8. Evolution du plan de zonage induites par le projet

Plan des USP 4.2 USP9 (échelle 1/1000°) en vigueur

Plan des USP 4.2 USP9 (échelle 1/1000°) mis en compatibilité



2.8.1.9. Liste récapitulative des pièces à modifier

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, les évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet.
- Le complément apporté aux Orientations d'Aménagement et de Programmation concernant le secteur USP 9, afin d'y adapter en tant que de besoin la prise en compte du projet dans toutes ses composantes.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- Le complément apporté aux documents graphiques du règlement (zonage et secteur de projet de la zone USP 9) afin de retirer la zone USP 9 du « secteur d'attente » et d'intégrer le projet de gare dans le secteur de plan masse.
- Suppression éventuelle du secteur de gel sur l'emplacement alternatif (secteur UF) de l'OA 251 (limite de la ZAC de l'Arsenal à proximité du CAT et du parking Renault.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions

2.8.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 39 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Rueil-Malmaison,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Rueil-Malmaison,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Rueil-Malmaison,
- que les 2 réunions publiques prévues respectivement à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

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

Etant donné, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Rueil-Malmaison n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir observé :

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

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Rueil-Malmaison des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

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

A Nogent sur Marne le 17 décembre 2015

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président

Bruno FERRY-WILCZEK : membre

Valérie BERNARD : membre

Jean-Claude LASAYGUES : membre

Hélène VELLIS-FERGUSON : membre

29

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-CLOUD

2.9.1. Avis motivé de la commission d'enquête

2.9.1.1. Situation actuelle

La ville de SAINT-CLOUD est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 5 juillet 2012.

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

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la commune de SAINT-CLOUD sur une longueur totale d'environ **4 km**.

Le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- Premièrement, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- Deuxièmement, par l'emprise de la gare souterraine « Saint-Cloud » au niveau de la rue Dailly.
- Troisièmement, par l'implantation d'une passerelle couverte de correspondance Grand Paris – Transilien.
- Enfin, par l'implantation de cinq ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur huit zones distinctes du PLU de la ville de SAINT-CLOUD : sept zones urbaines et une zone naturelle.

- Une première section localisée en bordure Est du Parc de SAINT-CLOUD,

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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés sera inséré dans le document, à la fin du chapitre *« 2.10 – LES AUTRES ELEMENTS APPARAISSANT SUR LE PLAN DE ZONAGE dans la 2ème partie du rapport de présentation »* :

2.10.8. La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 15 Ouest du Réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

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

*Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 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 sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;*
- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;*
- *L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*
- *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 ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

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

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

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

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet également pas en cause les Orientations Particulières d'Aménagement. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce

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

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Définition des CINASPIC dans le règlement *« Equipement/construction d'intérêt collectif Etablissement n'appartenant pas à une personne publique mais remplissant les mêmes fonctions d'accueil du public et de mission d'intérêt collectif (école privée, crèche privée…).* *Ces équipements d'intérêt collectif comprennent les établissements dédiés aux soins médicaux (hôpitaux, cliniques, maisons de retraite).* *Ils comprennent également les équipements spécifiques à caractère résidentiel tels que résidences de personnes âgées, résidences étudiantes.* *Equipement public* *Etablissement appartenant à une personne publique dont la vocation est d'assurer une mission de service public et d'accueillir le public.* *Les équipements publics ou d'intérêt collectif bénéficient de dispositions particulières pour certaines règles (Art. 9, 12, 14…). »* **La définition des équipements publics et d'intérêt général suffisamment large et prend en compte certains aspects du projet (mission de service public) pour que le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place sans que l'on ait besoin de l'amender.**	
<u>Zone UA</u> : **Les articles UA 1 et 2**, **sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité	
<u>Zone UC</u> : **Les articles UC 1, 2, 10 et 12 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UC 6** indique notamment : *« 6.1 Si aucun reculement ne figure au plan, les constructions doivent être implantées à 6 m minimum de la limite d'emprise des voies publiques ou privées. (…)* *6.5 Les terrains situés à l'angle de deux voies ouvertes à la circulation automobile publique doivent supporter un pan coupé d'une longueur minimale de 7 mètres à angles égaux. »* Les dispositions arrêtées par l'article UC 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. Il est précisé que la SGP, en tant que maitre d'ouvrage du projet, sera en charge de la gestion ultérieure de ces espaces et de leur insertion paysagère, qui sera définie dans le cadre des études de maitrise d'œuvre du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UC 7** indique notamment : *« 7.1.1 Dans une bande de 25 mètres comptée à partir de la limite d'emprise de la voie, existante ou future, de la marge de reculement ou de la zone non aedificandi imposée (cf. art. UC 6).* *7.1.1.1 Pour les terrains dont la largeur est inférieure ou égale à 15 mètres : les constructions sont autorisées soit sur les limites séparatives, si cette façade sur la limite ne comporte pas de baies autres que des jours de souffrance et ne dépasse pas 9 mètres de hauteur à l'égout du toit ou à l'acrotère, soit en retrait conformément à l'article 7.1.3.* *7.1.1.2 Pour les terrains dont la largeur est comprise entre 15 et 30 mètres, les constructions en mitoyenneté ne sont autorisées que sur une seule des limites séparatives et à condition que cette façade ne comporte pas de baie autre que des jours de souffrance et ne dépasse pas 9 mètres de hauteur à*	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
l'acrotère ou à l'égout du toit. Les constructions en retrait des limites séparatives sont autorisées, à condition de respecter les dispositions de l'article 7.1.3. *7.1.1.3 Pour les terrains dont la largeur est supérieure à 30 mètres, les constructions ne sont autorisées qu'en retrait des limites séparatives conformément à l'article 7.1.3. (…)* *7.1.2 Constructions au-delà de la bande de 25 mètres* *Au-delà de la bande de 25 mètres ci-dessus définie, les constructions doivent respecter les règles définies au 7.1.3. Elles ne peuvent être implantées en limite séparative que dans les cas suivants :* *si elles s'adossent à une construction en bon état et de dimensions égales ou supérieures existant sur le terrain voisin et qu'elles s'insèrent dans les héberges existantes (Cf. lexique des définitions).,ou si leur hauteur maximum ne dépasse pas 2,60 mètres et qu'elles ne soient pas affectées à l'habitation ni à une activité industrielle, artisanale ou de bureau.* *7.1.3 Implantations en retrait (…)* *B) Dispositions relatives à l'implantation d'éléments de façade dépourvus de baies d'une surface supérieure à 0,25 mètres carré. Lorsque les baies sont accolées, la surface totale des baies est prise en compte pour le calcul de leur surface.* *La distance de chaque élément des façades aveugles ou ne comportant que des jours de souffrance ou des baies d'une surface inférieure à 0,25 mètres carré, comptée horizontalement jusqu'à la limite séparative lui faisant face doit être au moins égale à la moitié de la hauteur par rapport au sol naturel d'avant-projet de cet élément sans pouvoir être inférieure à 4 mètres.* » Les dispositions arrêtées par l'article UC 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa 7.1.3 est la suivante :** *« C) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UC 9 indique notamment : « *Pour les constructions nouvelles l'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 40 % de la surface du terrain.* » Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles dont l'emprise sera ajustée aux stricts besoins des émergences du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cet article n'est pas réglementé.*
L'article UC 13 indique notamment : *« 50 % au moins de la surface du terrain doivent être traités en espaces verts de pleine de terre avec au minimum 1 arbre de haute tige pour 100 m2 d'espaces verts.* *(…)* *Pour les projets de construction liés à des équipements publics ou d'intérêts collectif qui par leur nature requièrent des espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles, jardins d'enfants, parkings publics), le minimum d'espaces verts est ramené à 20 %.* » Cette disposition quantitative s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Pour les projets de construction liés à des équipements publics ou d'intérêts collectif qui par leur nature requièrent des espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles, jardins d'enfants, parkings publics), le minimum d'espaces verts est ramené à 20 %.* *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.* »

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
<u>Zone UD</u> : **Les articles UD 1, 2, 10 et 12 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité **L'article UD 6** indique notamment : *« 6.1 Toute construction nouvelle doit être implantée à 4 m au minimum de la limite d'emprise des voies publiques ou privées actuelles ou projetées, des reculements ou des zones non aedificandi figurés au plan. (…)* *6.2 Les terrains situés à l'angle de deux voies ouvertes à la circulation automobile publique doivent supporter un pan coupé d'une longueur minimale de 4m à angles égaux. (…) »* Les dispositions arrêtées par l'article UD 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la passerelle couverte de correspondance Grand Paris – Transilien. Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. Il est précisé que la SGP, en tant que maitre d'ouvrage du projet, sera en charge de la gestion ultérieure de ces espaces et de leur insertion paysagère, qui sera définie dans le cadre des études de maitrise d'œuvre du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 6.6 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UD 7 indique notamment : *« 7.1 CONSTRUCTIONS NOUVELLES* *7.1.1 Dans une bande de 25 m comptée à partir de la limite d'emprise de la voie, existant ou future, de la marge de reculement ou de la zone non aedificandi imposés (cf. art. UD 6).* *7.1.1.1 Pour les terrains dont la largeur est inférieure ou égale à 15 mètres : les constructions sont autorisées sur les limites séparatives, si cette façade sur la limite ne comporte pas de baies autres que des jours de souffrance et ne dépasse pas 9 mètres de* *hauteur au faîtage ou à l'égout du toit, dans ce cas (égout du toit en limite de propriété) le pan incliné de la toiture ne pourra excéder 45°. Les constructions en retrait des limites séparatives sont autorisées. Dans ce cas elles doivent être implantées conformément à l'article 7.1.3.* *(…)* *7.1.1.3 Pour les terrains dont la largeur est comprise entre 15 et 30 mètres, les constructions en mitoyenneté ne sont autorisées que sur une seule des limites séparatives et à condition que cette façade ne comporte pas de baie autre que des jours de souffrance et ne dépasse pas 9 mètres de hauteur au faîtage ou à l'égout du toit, dans ce cas (égout du toit en limite de propriété) le pan incliné de la toiture ne pourra excéder 45°. Les constructions en retrait des limites séparatives sont autorisées. Dans ce cas elles doivent être implantées conformément à l'article 7.1.3.* *7.1.1.4 Pour les terrains dont la largeur est supérieure à 30 mètres, les constructions ne sont autorisées qu'en retrait des limites séparatives conformément à l'article 7.1.3.* *7.1.1.5 Nonobstant les règles précédentes, les constructions sur les limites sont autorisées si elles s'adossent à une construction en bon état, de dimensions égales ou supérieures existant sur le terrain voisin et qu'elles s'insèrent dans les héberges existantes (Cf. lexique des définitions). »* Les dispositions arrêtées par l'article UD 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la passerelle couverte de correspondance Grand Paris – Transilien. Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa 7.1 est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UD 9 indique : *« L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 40 % de la surface du terrain. Toutefois, lorsqu'il s'agit de locaux établis en rez-de-chaussée à usage de commerce, d'artisanat, de services de proximité ou d'équipements à caractère de service public, l'emprise au sol des bâtiments au rez-de-chaussée n'est alors limitée que par l'application conjuguée des autres règles. L'emprise au sol reste fixée à 40 % à partir du 1er étage.* *Les agrandissements de faible importance (Cf. lexique des définitions) ayant pour but l'amélioration du bâtiment (ascenseurs, sanitaires, mise aux normes de confort, locaux déchets ménagers, vélos, etc.) pourront être*	**Le premier paragraphe est complété de la manière suivante :** *« L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 40 % de la surface du terrain. Toutefois, lorsqu'il s'agit de locaux établis en rez-de-chaussée à usage de commerce, d'artisanat, de services de*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
autorisés sans qu'il soit fait appel à la règle précitée. » Compte tenu de l'aspect particulier des ouvrages réalisés pour les besoins du projet dans cette zone (gare souterraine de « Saint-Cloud », passerelle couverte de correspondance Grand Paris – Transilien), force est de considérer que ceux-ci ne pourront pas être implantés uniquement en rez-de-chaussée. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UD 13** indique : *« Au minimum de 50 % de la superficie du terrain doivent être traités en espaces verts de pleine terre avec un arbre de haute tige pour100 m2 d'espaces verts.* *Les espaces verts en terrasse et toitures végétalisées sont comptabilisés pour 50 % de leur surface dans la surface d'espaces verts. Les clôtures doivent être obligatoirement doublées par une haie végétale. Elles seront visibles de l'extérieur et taillées régulièrement lorsqu'elles bordent une voie publique.* *Pour les projets de construction liés à des équipements d'intérêt général qui par leur nature requièrent des espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles, jardins d'enfants, parkings publics), le minimum d'espaces verts est ramené à 20 %. »* Malgré l'assouplissement accordé aux CINASPIC, ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de la gare souterraine de « Saint-Cloud » du réseau de transport public du Grand Paris, de la passerelle couverte de correspondance, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	*proximité ou d'équipements à caractère de service public, l'emprise au sol des bâtiments au rez-de-chaussée n'est alors limitée que par l'application conjuguée des autres règles. L'emprise au sol reste fixée à 40 % à partir du 1er étage.* *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cet article n'est pas réglementé. »* **La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 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. »*
<u>Zone UE</u> : **Les articles UE 1 est compatible avec le projet** et n'est pas concerné par la présente procédure de mise en compatibilité. / **L'article UE 2** autorise sous conditions notamment : *« 2.1 Les constructions et aménagements nécessaires aux équipements publics et d'intérêt collectif sous condition d'être destinés à des activités scolaires (maternelle et primaire), d'enseignement, sportives, culturelles et de santé et les bureaux et logements liés à ces activités ou de dépôt du service public. »* Cette disposition vise une liste fermée de services publics ou d'intérêt collectif qui ne fait pas référence aux transports publics. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'alinéa 2.1 est complété de la manière suivante :** *« 2.1 Les constructions et aménagements nécessaires aux équipements publics et d'intérêt collectif sous condition d'être destinés à des activités scolaires (maternelle et primaire), d'enseignement, sportives, culturelles et de santé et les bureaux et logements liés à ces activités ou de dépôt du service public ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
<u>Zone UF</u> : **Les articles UF 1, 2, 9, 10 et 12 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UF 6** indique notamment : *« 6.1 Les constructions peuvent être implantées en limite d'emprise des voies publiques ou privées actuelles ou des limites figurées au plan (alignement futur, marge de recul, zone non aedificandi), soit en retrait d'au moins 2,5 mètres de ces limites.* *6.2 Les terrains situés à l'angle de deux voies ouvertes à la circulation automobile publique doivent supporter un pan coupé d'une longueur minimale de 7,00 m à angles égaux. »* Les dispositions arrêtées par l'article UF 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. Il est précisé que la SGP, en tant que maitre d'ouvrage du projet, sera en charge de la gestion ultérieure de ces espaces et de leur insertion paysagère, qui sera définie dans le cadre des études de maitrise d'œuvre du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 6.4 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
L'article UF 7 indique notamment : *« 7-1 CONSTRUCTIONS NOUVELLES* *7.1.1 Les constructions peuvent s'implanter soit sur les limites séparatives (murs aveugles ou ne comportant que des jours de souffrance), soit en retrait conformément à l'article 7.1.2.* *7.1.2 Implantations en retrait (…)* *B) Dispositions relatives à l'implantation d'éléments de façade dépourvus de baies d'une surface supérieure à 0,25 mètres carrés. Lorsque les baies sont accolées, la surface totale des baies est prise en compte pour le calcul de leur surface.* *La distance de chaque élément des façades aveugles ou ne comportant que des jours de souffrance ou baies d'une surface inférieure à 0,25 mètres carrés, comptée horizontalement jusqu'à la limite séparative lui faisant face doit être au moins égale à la moitié de la hauteur par rapport au sol naturel d'avant-projet de cet élément sans pouvoir être inférieure à 3 mètres. »* Les dispositions arrêtées par l'article UF 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. Il est précisé que la SGP, en tant que maitre d'ouvrage du projet, sera en charge de la gestion ultérieure de ces espaces et de leur insertion paysagère, qui sera définie dans le cadre des études de maitrise d'œuvre du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa 7.1.2 est la suivante :** *« C) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UF 13 indique : *« Les espaces libres de construction ou de circulations doivent être aménagés en espaces verts comportant au minimum un arbre de haute tige par 100 m2 de superficie d'espaces verts.* *Les clôtures seront doublées par une haie végétale, elles seront visibles de l'extérieur et taillées régulièrement lorsqu'elles bordent une voie publique.* *Le présent article n'est pas applicable aux bâtiments et installations nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire. »* Ce libellé n'impose pas de contraintes particulières au projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Le présent article n'est pas applicable aux bâtiments et installations nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire, ainsi qu'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. »*
<u>Zone UL</u> : **Les articles UL 1, 10, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UL 2** autorise sous conditions notamment : *« A l'intérieur du domaine national de Saint-Cloud et du jardin des Tourneroches, seules sont autorisées les constructions nécessaires à l'entretien ou au renouvellement des installations existantes de loisirs et de la qualité de la voirie, à l'exclusion de tout autre projet.* *2.2 Les infrastructures d'intérêt général (réservoirs d'eau potable) sont également admises à la condition d'être en sous-sol et suffisamment recouvertes de terre pour permettre un aménagement paysager correspondant à la vocation de la zone, à l'exception des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement de celles-ci.* *2.3 Les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire réalisés par ou pour l'exploitant. »* Même si les deux derniers points autorisent l'ensemble des éléments de projet au sein de la zone UL, le premier point interdit l'implantation d'ouvrages techniques annexes nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dans le domaine national de Saint-Cloud et le jardin des Tourneroches. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UL 6** indique notamment : *« 6.1 Les constructions seront implantées à 3 m minimum de l'alignement existant ou futur ou à l'alignement. »* Les dispositions arrêtées par l'article 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes	**L'alinéa 2.1 est complété de la manière suivante :** *« A l'intérieur du domaine national de Saint-Cloud et du jardin des Tourneroches, seules sont autorisées les constructions nécessaires à l'entretien ou au renouvellement des installations existantes de loisirs et de la qualité de la voirie ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, à l'exclusion de tout autre projet.*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. Il est précisé que la SGP, en tant que maitre d'ouvrage du projet, sera en charge de la gestion ultérieure de ces espaces et de leur insertion paysagère, qui sera définie dans le cadre des études de maitrise d'œuvre du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 6.3 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UL 7 indique notamment : *« 7.1 Les constructions sont autorisées :* *a) jusqu'aux limites séparatives latérales,* *b) en retrait de ces limites.* *En cas de retrait, elle doit s'écarter d'une distance égale : (…) - à la moitié de la hauteur de la façade mesurée à l'égout du toit avec un minimum de 2,50 m dans le cas contraire ; dans ce cas, la distance à respecter est mesurée normalement à la façade en tout point. »* Les dispositions arrêtées par l'article 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. Il est précisé que la SGP, en tant que maitre d'ouvrage du projet, sera en charge de la gestion ultérieure de ces espaces et de leur insertion paysagère, qui sera définie dans le cadre des études de maitrise d'œuvre du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 7.3 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UL 9 indique notamment : *« Hors secteur ULa, l'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 10 % de la surface du terrain. »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface dans le respect des articles précédents, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles dont l'emprise sera ajustée aux stricts besoins des émergences du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cet article n'est pas réglementé. »*
<u>Zone UM</u> : **Les articles UM 2, 9, 10 et 12 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	
L'article UM 1 interdit : *« 1-1 Les constructions autres que les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire réalisés par ou pour l'exploitant et non expressément mentionnés à l'article UM 2. »* Les éléments de projet n'appartenant pas stricto sensu au service public ferroviaire, ils sont donc interdits. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'alinéa 1.1. est complété de la manière suivante :** *« 1-1 Les constructions autres que les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire ou au réseau de transport public du Grand Paris réalisés par ou pour l'exploitant et non expressément mentionnés à l'article UM 2. »*
L'article UM 6 indique : *« Les constructions sont implantées en limite de l'emprise des voies publiques ou privées, soit en retrait, dans ce cas elles sont implantées à 3m minimum de la limite.* *Les pylônes, dispositifs de signalisation et autres éléments ponctuels de grands élancements pourront être implantés sans respecter les règles ci-dessus. »* Les dispositions arrêtées par l'article UM 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la gare souterraine de « Saint-Cloud » et de la passerelle couverte de correspondance Grand Paris – Transilien. Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.	**La rédaction insérée au sein du 2ème alinéa est la suivante :** *« Les pylônes, dispositifs de signalisation et autres éléments ponctuels de grands élancements ainsi que les constructions et installations nécessaires*

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé. **L'article UM 7** indique : *« 7.1.1 Les constructions peuvent s'implanter soit sur les limites séparatives (murs aveugles ne comportant que des jours de souffrances), soit en retrait.* *7.1.2 Implantations en retrait* *A) Dispositions relatives à l'implantation d'éléments de façade comportant une ou plusieurs baies d'une surface supérieure à 0,25 mètres carré à l'exclusion des baies de type zénithal :* *La distance D, comptée horizontalement, de l'élément de façade à la limite séparative lui faisant face, doit être supérieure ou égale à la hauteur par rapport au sol naturel d'avant-projet de cet élément, sans pouvoir être inférieure à 6 mètres.D ≥ H ≥ 6 m* *B) Dispositions relatives à l'implantation d'éléments de façade dépourvus de baies d'une surface supérieure à 0,25 mètres carré. Lorsque les baies sont accolées, la surface totale des baies est prise en compte pour le calcul de leur surface.* *La distance de chaque élément des façades aveugles ou ne comportant que des jours de souffrance ou baies d'une surface inférieure à 0,25 mètres carré, comptée horizontalement jusqu'à la limite séparative lui faisant face doit être au moins égale à la moitié de la hauteur par rapport au sol naturel d'avant-projet de cet élément sans pouvoir être inférieure à 3 mètres. D ≥ H/2 ≥ 3 m* *7.1.2.1 Les pylônes, dispositifs de signalisation et autres éléments ponctuels de grands élancements pourront être implantés sans respecter les règles ci-dessus. »* Les dispositions arrêtées par l'article UM 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la gare souterraine de « Saint-Cloud » et de la passerelle couverte de correspondance Grand Paris – Transilien. Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. Il est précisé que la SGP, en tant que maitre d'ouvrage du projet, sera en charge de la gestion ultérieure de ces espaces et de leur insertion paysagère, qui sera définie dans le cadre des études de maitrise d'œuvre du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** **L'article UM 13** indique : *« Les espaces libres sont aménagés selon les dispositions prévues pour les zones réglementaires adjacentes.* *Les clôtures seront doublées par une haie végétale, elles seront visibles de l'extérieur et taillées régulièrement lorsqu'elles bordent une voie publique.* *Toutefois, ces dispositions devront être compatibles avec les impératifs techniques de l'exploitation et l'organisation des chantiers ferroviaires. »* Si ce libellé n'impose pas de contraintes particulières au projet, il convient toutefois d'élargir ce dernier paragraphe au réseau de transport public du Grand Paris. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	*au réseau de transport public du Grand Paris pourront être implantés sans respecter les règles ci-dessus. »* **La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 7.1.2.1 Les pylônes, dispositifs de signalisation et autres éléments ponctuels de grands élancements ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris pourront être implantés sans respecter les règles ci-dessus. »* **La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« 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.* »
<u>Zone UPM</u> : **Les articles UPM 1, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. **L'article UPM 2** autorise uniquement sous conditions : *« Les constructions nécessaires à l'aménagement et à l'extension des équipements sanitaires. »* Cette disposition vise une liste fermée d'équipements qui ne fait pas référence aux transports publics. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Les constructions nécessaires à l'aménagement et à l'extension des équipements sanitaires ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.*
<u>Zone N</u> : **Les articles N 10, 12 et 13 sont compatibles avec le projet** et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	

Zone traversée	Proposition de nouvelle rédaction
L'article N 1 interdit : *« Toute construction est interdite, à l'exception des équipements et aménagement liés à la vocation naturelle et de loisir de la zone. »* Les éléments de projet n'étant pas mentionnés, ils sont donc interdits. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé**	**L'article N 1 est complété de la manière suivante :** *« Toute construction est interdite, à l'exception des équipements et aménagement liés à la vocation naturelle et de loisir de la zone et des installations et constructions nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
L'article N 2 autorise uniquement : *« Les équipements et aménagements liés à la vocation naturelle de la zone (accrobranche) »* Aucune construction nouvelle n'est autorisée en zone N. Cette disposition ne permet pas l'implantation des éléments du projet, notamment de l'ouvrage technique annexe prévu dans la zone. Dans le Parc de Saint-Cloud, le projet est essentiellement souterrain. Seul un ouvrage technique annexe sera en légère émergence. Compte tenu de l'impact extrêmement limité du projet en zone N, la vocation naturelle de ce secteur n'est pas remise en cause. Le libellé de l'article N 2 doit donc être complété afin d'autoriser l'implantation d'un ouvrage technique annexe nécessaire au réseau de transport public du Grand Paris dans le domaine national de Saint-Cloud. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article N 2 est la suivante :** *« Sont également autorisés les installations et constructions exclusivement nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
L'article N 6 indique : *« Tout nouvel équipement doit être implanté, au minimum à 4,00 m de la limite d'emprise actuelle ou projetée des voies publiques ou privées. »* Les dispositions arrêtées par l'article 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. Il est précisé que la SGP, en tant que maitre d'ouvrage du projet, sera en charge de la gestion ultérieure de ces espaces et de leur insertion paysagère, qui sera définie dans le cadre des études de maitrise d'œuvre du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum*
L'article N 7 indique : *« Les équipements peuvent être implantés sur les limites séparatives ou retrait minimum de 3,00 m par rapport aux dites limites. »* Les dispositions arrêtées par l'article 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). Il convient donc de les adapter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. Il est précisé que la SGP, en tant que maitre d'ouvrage du projet, sera en charge de la gestion ultérieure de ces espaces et de leur insertion paysagère, qui sera définie dans le cadre des études de maitrise d'œuvre du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »u minimum. »*
L'article N 9 indique : *« L'emprise au sol des équipements ne peut excéder 1 % de la surface du terrain. »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface dans le respect des articles précédents, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles dont l'emprise sera ajustée aux stricts besoins des émergences du projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cet article n'est pas réglementé. »*

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

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

- D'une part, de l'emplacement réservé n°5 : *« réalisation d'un mail piétonnier »* au bénéfice de la commune.
- D'autre part, de l'emplacement réservé n°12 : *« restructuration et extension des ensembles sportifs de la Fouilleuse »* au bénéfice de la commune.

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

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

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter le zonage au projet de construction de deux ouvrages techniques annexes. Ces ouvrages se situent respectivement au sein de la zone classée N du Parc de Saint-Cloud et de l'Espace Vert Protégé du Jardin des Tourneroches.

En effet, ses emprises concernent en zone N, l'Espace Boisé Classé (EBC) couvrant le Parc du Domaine National de SAINT-CLOUD dont le règlement n'autorise pas, en l'état, la réalisation du projet. Cette protection s'avère donc incompatible avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Les dispositions graphiques du plan local d'urbanisme évoluent de la manière suivante:

- Réduction de l'EBC associé au Parc du Domaine National de SAINT-CLOUD sur une surface d'environ 1 200 m².
- Réduction de l'Espace Vert Protégé du Jardin des Tourneroches sur une surface d'environ 800 m².

La première évolution résulte de la nécessité d'adapter les dispositions graphiques afin de ne pas interdire l'implantation de l'ouvrage annexe situé dans le secteur de l'Allée de Chartres.

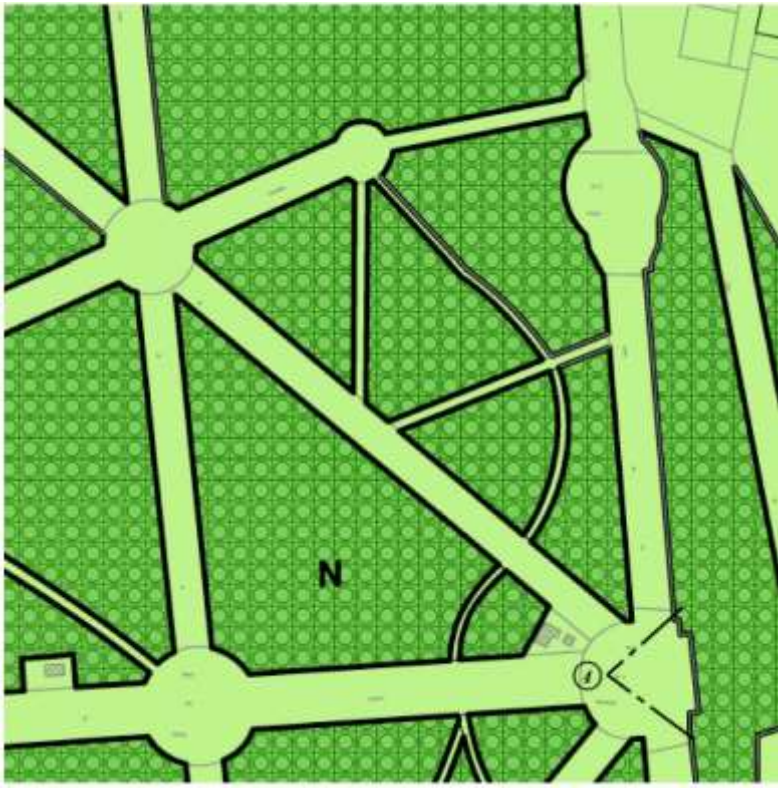
En effet le secteur de localisation de cet ouvrage correspond à la zone naturelle N, ainsi qu'à l'Espace Boisé Classé couvrant le parc de SAINT-CLOUD.

Il convient, par ailleurs de faire évoluer la pièce 5-2 du PLU "Eléments protégés"

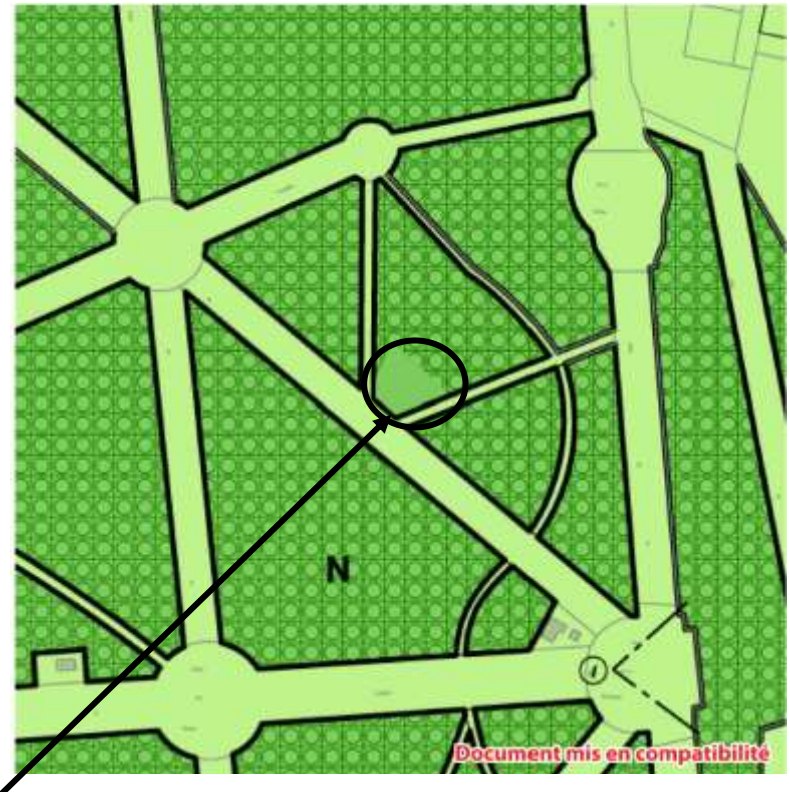
Ici aussi, cette évolution résulte de la nécessité d'adapter le zonage au projet de construction d'un ouvrage technique annexe. En effet, ses emprises concernent en zone UL l'Espace Vert Protégé du Jardin des Tourneroches, qui n'autorise pas la réalisation du projet. Cette protection s'avère donc incompatible avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Le plan de zonage évolue de la manière suivante : réduction de l'Espace Vert Protégé du Jardin des Tourneroches d'environ 800 m².

Zonage et réservation : document en vigueur :



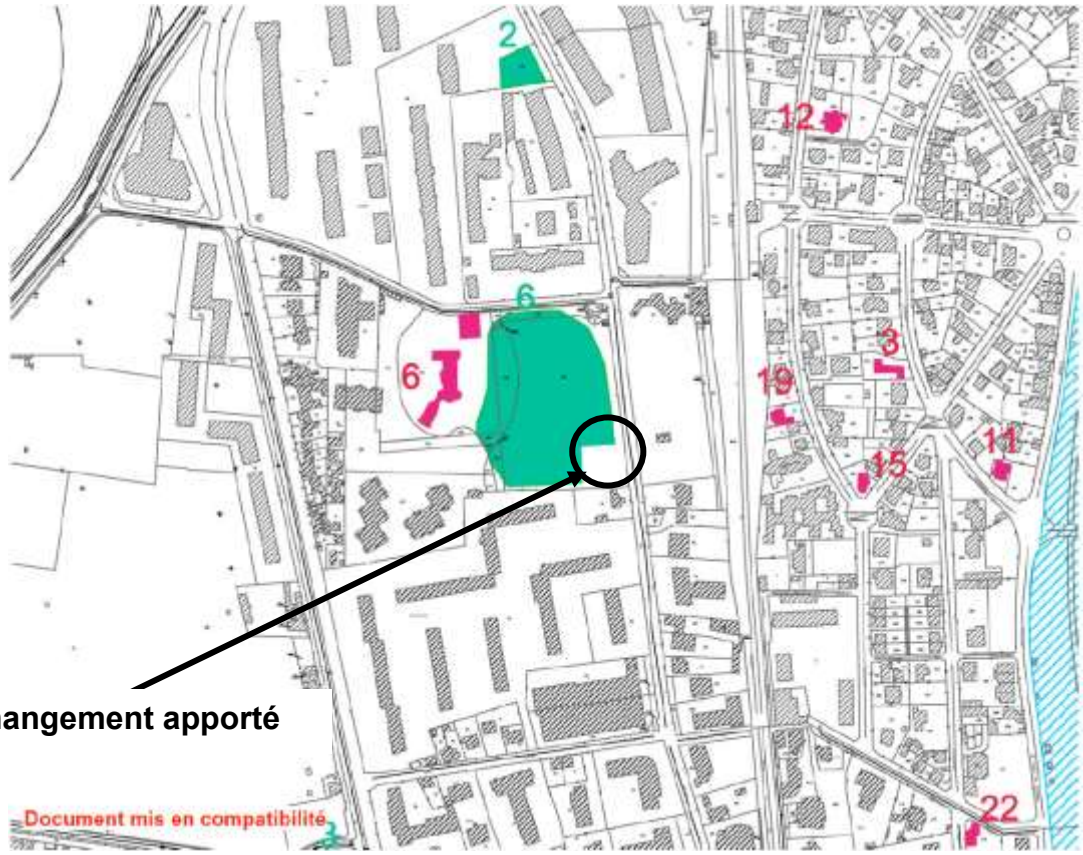
Zonage et réservation : document mis en compatibilité :



Changement apporté

Eléments protégés : document en vigueur :

Eléments protégés : document mis en compatibilité :



2.9.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, les évolutions passeront donc à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de déclasser l'emprise de l'EBC dans le Parc du Domaine National de SAINT-CLOUD pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.
- L'adaptation de la pièce graphique « Eléments protégés » (pièce 5-2 du PLU) afin de déclasser l'emprise de l'Espace Vert Protégé du Jardin des Tourneroches pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions

2.9.2. Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 39 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Saint-Cloud,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Saint-Cloud,
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Saint-Cloud,
- que les 2 réunions publiques prévues respectivement à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes ont bien été organisées, et ce, en présence d'un nombreux public,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

Etant donné, par ailleurs, qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Saint-Cloud n'a été déposée sur le registre mis en place dans cette commune et qu'aucun courrier n'a été adressé sur ce point au président de la commission d'enquête,

Après avoir observé :

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

Mais constatant que cette mise en compatibilité entraîne également pour la commune de Saint-Cloud des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, qu'il est souhaitable de mettre à la charge de la Société du Grand Paris,

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

A Nogent sur Marne le 17 décembre 2015

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président

Bruno FERRY-WILCZEK : membre

Valérie BERNARD : membre

Jean-Claude LASAYGUES : membre

Hélène VELLIS-FERGUSON : membre