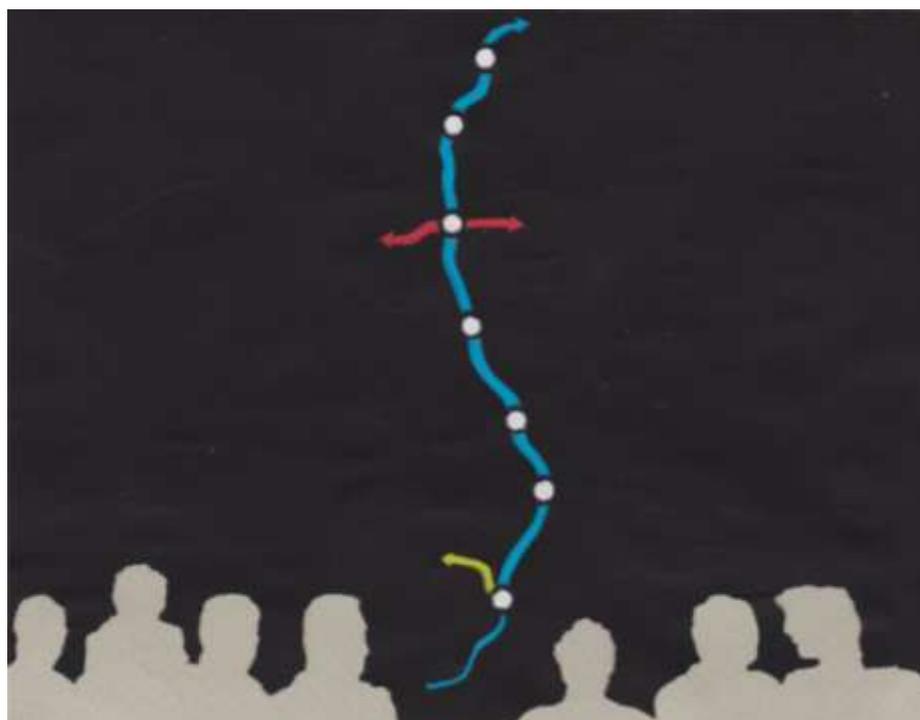


**Rapport d'enquête publique
sur le projet de ligne 14 Sud
du réseau de transport public du Grand Paris Express :
utilité publique
et mise en conformité des documents d'urbanisme**

Enquête publique conduite du lundi 01 juin 2015 au jeudi 09 juillet 2015



**tome 1 : résumé,
conclusions et avis motivé**

30 octobre 2015

Commission d'enquête désignée par l'ordonnance du Tribunal administratif de Paris
n° E15000002 / 75 du 03 avril 2015

Bernard Schaefer (président), Bernard Panet, Jacky Hazan, Nicole Soilly, Philippe Leheup

Sommaire du rapport

**tome 1 : résumé,
conclusions et avis motivé**

tome 2 : l'enquête et son déroulement ;
dépouillement et analyse des observations recueillies au cours de l'enquête ;
analyse du mémoire en réponse du maître d'ouvrage
(document séparé)

tome 3 : annexes
(document séparé)

Sommaire du tome 1

Page

PREMIERE PARTIE : UTILITE PUBLIQUE

- 6 **1 – Résumé de l'objet de l'enquête et de son déroulement**
1.1 – Un élément du programme du Grand-Paris-Express
1.2 – Une enquête mobilisatrice
- 8 **2 – Conclusions et avis motivé sur l'utilité publique du projet**
2.1 – Conclusions par thèmes
2.1.1 Sur le positionnement des gares et le tracé
2.1.2 Sur l'aménagement des gares et les rabattements
2.1.3 Sur les nuisances de chantier
2.1.4 Sur les nuisances de l'exploitation de la ligne
2.1.5 Sur l'impact en urbanisme, foncier et bâti
2.1.6 Sur l'évaluation socio-économique du projet
2.2 – Analyse bilancielle : les avantages et les inconvénients du projet
2.2.1 Les avantages du projet
2.2.2 Les inconvénients du projet pour des intérêts privés
2.2.3 Les inconvénients du projet pour des intérêts publics
2.2.4 Les inconvénients du projet pour l'environnement
2.3 – Conclusion générale et avis de la commission d'enquête

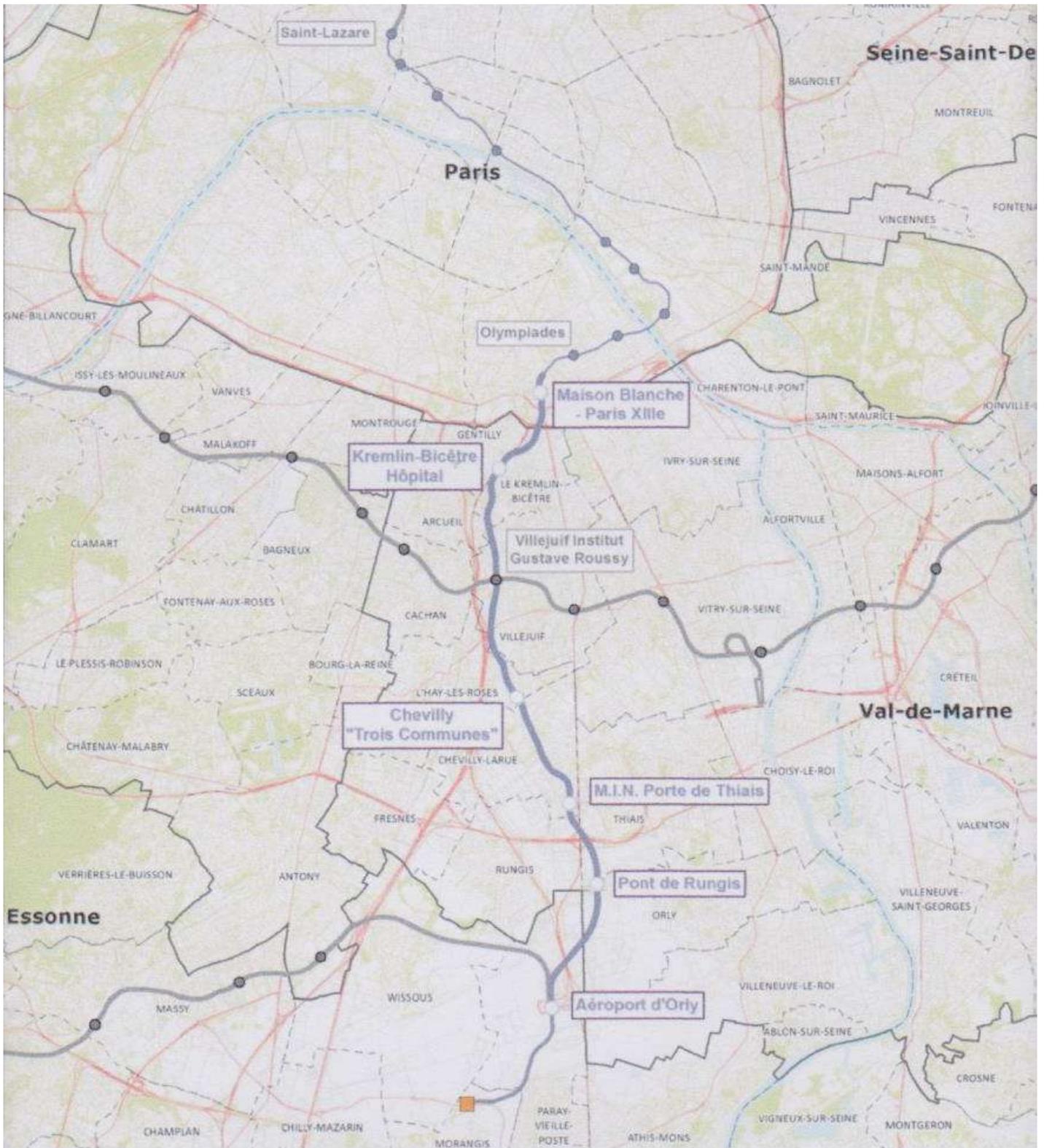
DEUXIEME PARTIE : MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME - PLU & POS

- 21 **Eléments communs aux cinq mises en conformité**
- 23 **3 - Plan local d'urbanisme du Kremlin-Bicêtre**
- 26 **4 - Plan local d'urbanisme de l'Haÿ-les-Roses**
- 29 **5 - Plan local d'urbanisme du Chevilly-Larue**
- 32 **6 - Plan d'occupation des sols de Thiais**
- 35 **7 - Plan local d'urbanisme de Morangis**

Principaux sigles utilisés dans le rapport

AE	autorité environnementale
ALUR (loi)	(pour l') accès au logement et un urbanisme rénové
APHP	Assistance publique Hôpitaux de Paris
CD	Conseil départemental
CGI	Commissaire général à l'investissement
CINASPIC	constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics
DUP	déclaration d'utilité publique
EP	établissement public
EPCI	établissement public de concertation intercommunale
ER	emplacement réservé
GPE	Grand Paris Express
ICPE	installation classée pour la protection de l'environnement
MECDU	mise en compatibilité des documents d'urbanisme
OIN	opération d'intérêt national
ORSA	Orly-Rungis-Seine amont
PADD	programme d'aménagement et de développement durable
PDUIF	plan de déplacements urbains d'Ile-de-France
PLU	plan local d'urbanisme
PMR	personne à mobilité réduite
POS	plan d'occupation des sols
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RER	réseau express régional
RTPGP	réseau de transport public du Grand Paris
SCOT	schéma de cohérence territoriale
SDRIF	schéma directeur de la région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SHON	surface hors œuvre nette
SMR	site de maintenance et de remisage
SRCE	schéma régional des continuités écologiques
SRU (loi)	solidarité et renouvellement urbain
STIF	Syndicat des transports d'Ile-de-France
TRI	taux de rentabilité interne
VAN	valeur actualisée nette
ZAC	zone d'aménagement concerté

Plan de situation de la ligne 14 Sud (extrait d'un document issu du dossier)



PREMIERE PARTIE : UTILITE PUBLIQUE

1 – Résumé de l'objet de l'enquête et de son déroulement

1.1 – Un élément du programme du Grand Paris Express

La présente enquête publique concerne le projet de liaison en métro automatique entre les gares Olympiades (gare non incluse) et Aéroport d'Orly, prolongement vers le sud de l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro.

L'enquête a pour objet

- la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains traversés par le tracé, le site de maintenance et de remisage, les gares et les autres ouvrages,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme : plan local d'urbanisme (PLU) et plan d'occupation des sols (POS), pour les communes traversées qui le nécessitent, afin que les règlements d'urbanisme en vigueur permettent la construction du projet.

Le projet, sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, concerne trois départements (Paris, Val-de-Marne et Essonne) et douze communes. Quasi intégralement réalisé en souterrain, ce prolongement de la ligne 14 aura une longueur de 14,4 km. Le projet prévoit la construction de sept gares ainsi qu'un site de maintenance et de remisage (SMR) en extrémité sud de la ligne. Des ouvrages de service nécessaires au fonctionnement (accès au tunnel pour les services de secours, ventilation du tunnel et des stations, récupération des eaux d'infiltration, alimentation électrique) seront également nécessaires. Le coût de réalisation du projet, y compris foncier et acquisition du matériel roulant, s'établit à 2,810 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.

Le Grand Paris Express s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs et constitue un programme de travaux. Les objectifs principaux sont de présenter une alternative à la voiture, décongestionner les lignes de transport en commun traversant Paris, favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, soutenir le développement économique, faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports et contribuer à préserver l'environnement. L'ambition du programme est d'être un élément d'appui pour promouvoir le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale.

Le programme global compte environ 205 km de lignes nouvelles, majoritairement souterraines, de métro automatique au fonctionnement optimisé et préservant des évolutions futures. La conception des gares répond à des critères d'efficacité et de fonctionnalité ; elles seront connectées aux autres réseaux de transport (intermodalité) et constitueront des centres de vie, s'avérant ainsi créatrices de valeur. Le schéma d'ensemble du réseau de transport public a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011.

La concertation préalable, menée par la SGP, a permis d'apprécier les demandes générales de la population et de valider un schéma global. Les décisions politiques ont validé les options retenues, en particulier la mise en service de la ligne 14 Sud en 2024.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en conformité des documents d'urbanisme se situe dans le cadre juridique des articles pertinents du code de l'environnement et du code de l'expropriation.

1.2 – Une enquête mobilisatrice

L'arrêté préfectoral du 4 mai 2015 (préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris), a prescrit *"l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le prolongement vers le sud de l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro dans Paris (Saint-Lazare – Olympiades) entre la gare d'Olympiades (gare non incluse) et le site de maintenance et de remisage en arrière-gare d'Aéroport d'Orly du réseau de transport public du Grand Paris et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes du Kremlin-Bicêtre, de l'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et Thiais (94) et de la commune de Morangis (91)."*

L'enquête s'est tenue du lundi 1^{er} juin au matin au jeudi 9 juillet au soir, soit trente-huit (38) jours calendaires. Les membres de la commission d'enquête ont tenu trente-sept (37) permanences dans douze (12) communes. Deux réunions d'échange et d'information ont permis, sous l'autorité de la commission d'enquête, un partage des informations entre le public nombreux, de l'ordre de deux cents à deux cinquante (200 à 250) personnes par rencontre, et les représentants de la SGP, maître d'ouvrage. Les échanges ont conservé un caractère digne et constructif.

Les dossiers soumis à l'enquête étaient consultables dans les douze (12) communes et trois (3) préfectures (Ile de France, Val de Marne et Essonne). Un dossier électronique était également disponible sur le site de la Préfecture Ile de France. Répondant au souhait du maître d'ouvrage, un registre électronique était accessible à partir du site Internet de cette Préfecture.

L'ensemble des registres a permis à 599 personnes de s'exprimer par écrit. Ces interventions ont représenté 1 042 observations élémentaires. Parmi celles-ci, 6 observations seulement sont défavorables au projet. Toutes les autres sont, soit simplement favorables (291), soit des souhaits, suggestions ou contre-propositions pour améliorer localement le projet.

A noter que le registre électronique a recueilli 456 interventions du public, soit 76 %. Le support électronique a donc démontré sa pertinence.

Des membres de la commission d'enquête ont rencontré des élus des communes traversées, qui ont tous souligné l'intérêt général d'une telle réalisation. Pour leurs parts, les maires de Paray-Vieille-Poste et Morangis ont regretté l'absence d'une gare supplémentaire au Sud de l'aéroport d'Orly.

La commission tient à souligner la qualité technique du dossier et des études conduites sur ce projet par la SGP et la disponibilité de ses représentants pour faciliter sa tâche lors de l'enquête publique.

2 – Conclusions et avis motivé sur l'utilité publique du projet

2.1 – Conclusions par thèmes

2.1.1 Sur le tracé et le positionnement des gares

Le tracé

Le fuseau d'intervention potentielle de la ligne 14 est représenté par un fuseau d'une largeur de 50 mètres de part et d'autre de l'axe de référence du tracé de la ligne tel qu'il ressort des études préliminaires.

De nombreuses interrogations ont été exprimées par le public quant à la connaissance exacte du tracé pour en apprécier l'impact sur le foncier qui leur appartient ou qu'ils occupent. En réponse à ces interrogations, la SGP précise que des études plus détaillées sont en cours de réalisation notamment sur la base de sondages géotechniques complémentaires, d'analyses de sensibilité des bâtis situés dans le fuseau, ou de nouveaux levés topographiques, ce qui permettra d'ajuster l'implantation du tunnel en plan et en profil (profondeur) en s'appuyant sur les trois critères qui président à ce choix, à savoir :

- le choix de l'implantation de la gare,
- la prise en compte des programmes existants et projetés,
- les paramètres géotechniques et la sensibilité des bâtis ou ouvrages existants.

La commission considère que les informations apportées par la SGP sont suffisamment explicites pour justifier le tracé dans sa définition actuelle et s'associe au bien-fondé des critères de choix retenus. Elle prend acte qu'une fois que les emprises nécessaires à la réalisation de la ligne seront définies avec précision, le processus d'acquisition par négociation à l'amiable sera favorisé.

Implantation des gares

L'implantation des gares a été étudiée suivant une méthode d'analyse multicritères identique pour toutes les gares du réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP) et validée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en qualité d'autorité organisatrice des transports.

Pour garantir la desserte des flux multiples dans un contexte urbain aujourd'hui peu propice aux circulations actives (piétons et vélos), l'implantation des gares doit comporter deux émergences situées de part et d'autre des voiries ; de plus, les quais doivent être en alignement droit dans les gares, ceci notamment afin de garantir la sécurité et rendre possible l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Dans l'ensemble, la commission ne remet pas en cause le positionnement des gares tel qu'il est prévu. Elle a noté les observations portant sur la gare Maison-Blanche, et les suggestions pour la déplacer ; toutefois, les contraintes techniques avancées par la SGP lui paraissent incontournables et les contrepropositions exposées non compatibles avec la méthode exposée ci-dessus.

Demande d'une gare supplémentaire à Morangis

Cette demande se retrouve dans un grand nombre d'observations écrites émanant du grand public, et des instances officielles, pouvant dénoter une forme organisée de mobilisation.

La SGP précise que la création ou le déplacement d'une station, l'ajout ou le prolongement d'une nouvelle ligne donne lieu à une modification du schéma d'ensemble. La loi du 7 août 2015 est venue ajouter un article 3-1 dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ; cet article permet de modifier le schéma d'ensemble dès lors que les évolutions envisagées le

remettent en cause dans ses caractéristiques principales. C'est toutefois une procédure lourde qui nécessite de recueillir à nouveau l'avis des personnes publiques associées ainsi que celui du public. Sa mise en œuvre aurait donc forcément un impact sur le calendrier de réalisation du projet et ne permettrait pas le respect des échéances actuellement prévues. Pour cette raison notamment, aucune modification du schéma d'ensemble n'est envisagée à l'heure actuelle de la part de la SGP.

Néanmoins, celle-ci a engagé une étude sur la nécessité d'anticiper des mesures conservatoires pour permettre un éventuel prolongement futur de la ligne 14 dans le cadre d'une commande gouvernementale ultérieure.

Une hypothèse prévoyant un débranchement des voies (en Y) en amont du SMR montre qu'un tel débranchement permettrait de prolonger la ligne 14, vers le Nord de l'Essonne, ultérieurement après la mise en service de la ligne.

La commission constate l'absence actuelle de données techniques et économiques qui auraient pu dès à présent éclairer cette hypothèse. La commission est favorable à la poursuite de l'étude sur la faisabilité de cette extension de la ligne 14. Elle prend acte des déclarations de la SGP précisant l'impossibilité d'implanter cette gare au sein du site de maintenance et de remisage prévu sans compromettre le fonctionnement de cet ouvrage, mais qu'un débranchement des voies en amont du SMR est à l'étude et semble envisageable.

2.1.2 L'aménagement des gares et les rabattements

L'aménagement des gares

Les gares du prolongement de la ligne 14 Sud (hormis Villejuif Institut Gustave Roussy et Aéroport d'Orly) sont conçues par un groupement de maîtrise d'œuvre (baptisé Elios) sous le pilotage du maître d'ouvrage RATP. Ce groupement de maîtrise d'œuvre rassemble plusieurs bureaux d'études techniques qui travaillent en étroite collaboration avec un cabinet d'architecture différent pour chaque station ou gare. Elios réunit ainsi de nombreuses compétences dans le domaine de l'ingénierie et de l'architecture, et notamment en matière d'aménagement paysager et d'éclairage.

La Société du Grand Paris intègre aussi la dimension relative à la sûreté et à la sécurité publique aux abords des gares. Depuis 2007, il est nécessaire de réaliser des études spécialisées sur cette thématique, et ce avant de déposer les permis de construire. Ces études doivent démontrer que la gare ne va pas amener de l'insécurité, au contraire : la Société du Grand Paris et ses partenaires dont les services de la Préfecture de Police, cherchent à sécuriser l'espace public avec l'arrivée du Grand Paris Express

La Société du Grand Paris est très attachée à maximiser l'attractivité de chacune des gares du GPE et accorde ainsi une place importante à l'efficacité des correspondances avec tous les modes de transport.

La commission constate que, dans l'ensemble, l'aménagement proprement dit des gares n'a pas fait l'objet de réelles contestations, sauf pour la gare Maison-Blanche qui a suscité de nombreuses critiques quant à son aspect : l'esquisse figurant dans le dossier mis à l'enquête supprime un espace vert existant, a un aspect trop minéral, présente une grande verrière jugée inutile et nuisante, notamment en termes de visibilité et de sécurité.

La commission prend acte qu'un architecte a déjà été désigné pour l'aménagement et le traitement paysager de la gare Maison-Blanche. Toutefois, elle s'associe aux attentes des riverains, il lui paraît souhaitable, qu'au sein d'une concertation avec ces derniers et avec les élus, l'aménagement du parvis soit repensé et que dans la mesure du possible la note "verte" apportée par le jardin actuel soit compensée.

Les rabattements

Selon la SGP, l'efficacité du système de transport régional global proposé aux voyageurs est étroitement liée à la qualité du maillage : il est donc indispensable que les gares du Grand Paris soient organisées pour faciliter et fluidifier les échanges.

Situées au cœur de toutes les mobilités urbaines, les gares du Grand Paris doivent assurer une intermodalité efficace avec les réseaux de surface (bus, tramways,...), dans des organisations spatiales s'articulant avec des pôles bus, des stations de tramway et de nouvelles voies de desserte repensées sous l'autorité du STIF, en concertation avec les acteurs locaux et les opérateurs de transport.

La conception des gares du Grand Paris prend en compte leur articulation fine avec les modes de déplacements individuels, tout particulièrement les modes dits actifs (marche et vélo), ainsi que l'offre de stationnement à leurs abords, en incluant les nouveaux modes en libre-service.

La commission souligne que, quel que soit le lieu, il apparaît nécessaire de développer le réseau des bus pour accéder aux gares ainsi que les interconnexions avec le réseau existant et prévu du métro ; l'utilisation du vélo pour accéder aux gares, non seulement en créant des parkings adaptés mais aussi en aménageant des pistes cyclables d'accès aux gares est également souhaitable.

Des points particuliers complètent cette appréciation :

Pour la gare Maison Blanche, l'option à court ou moyen terme d'utiliser la petite ceinture comme moyen de rabattement selon des modalités à définir, reçoit l'adhésion de la commission et pour ce faire cette dernière préconise la mise en œuvre de mesures conservatoires.

Pour la gare Kremlin-Bicêtre-Hôpital, la commission relève particulièrement l'attention des habitants de Gentilly pour qui l'accès à cette gare est confronté à des contraintes de site (déclivité) qui grèvent la possibilité de la marche et du vélo.

Pour la gare Chevilly "Trois-Communes", compte tenu de la configuration du site la commission considère nécessaire la mise en œuvre d'une gestion efficace du stationnement dans le quartier alentour.

Pour la gare Aéroport d'Orly, la SGP s'engage à reconstituer la capacité de stationnement du parking de 1 700 places avec un libre accès au public donc potentiellement aux futurs utilisateurs de la ligne 14 La commission considère cette démarche positive pour satisfaire les attentes des usagers mais constate que cette satisfaction sera tributaire de la tarification dont la SGP n'a pas la maîtrise.

D'une manière générale, la commission estime que toutes les solutions de rabattement devront être étudiées et débattues au sein des comités de pôles dont l'organisation est prévue sur toutes les gares de la ligne, avec la participation du STIF.

2.1.3 Sur les nuisances de chantier

Le dossier ainsi que le mémoire en réponse soulignent la prise en compte d'une méthode fondée sur la concertation, le dialogue, l'échange et la communication locale. La mise en place de comités de suivi travaux, ayant pour objectif une concertation plus étroite avec les différents partenaires de terrain, notamment les citoyens, ainsi que les comités de pilotage dédiés par gare, offrent des instances qui semblent adaptées aux besoins exprimés par le public. La commission considère que l'ensemble des dispositions d'information et de concertation, mentionnées dans les différents documents mis à l'enquête publique, constitue une approche réaliste adaptée à chaque cas.

La réduction de l'impact des travaux, la valorisation des déblais et les actions visant à minimiser les limitations de circulation ou d'accès sont considérées comme des facteurs qui pallient, en grande partie, les inconvénients d'ordre social engendrés de manière temporaire. La commission retient que la SGP a prévu d'élaborer des plans de circulation en concertation avec les autorités locales et d'adapter les méthodes de construction, des gares et des ouvrages annexes, à la géologie locale. La SGP a également programmé de minimiser l'impact du chantier sur le fonctionnement actuel de la ligne 14 en prenant en coordonnant des travaux menés respectivement dans les parties Nord et Sud de cette ligne.

De manière préventive, la procédure de constats contradictoires amiables, systématiques et préalables aux travaux, offre à toutes les parties, notamment aux particuliers, des dispositions permettant de garantir leurs biens. De plus, le maître d'ouvrage s'engage sur des procédures d'indemnisation des commerces et activités impactés par les travaux pour les besoins du projet, une commission de règlement amiable étant chargée d'apporter une réponse aux différentes sollicitations. Des traitements particuliers à la source des boues et des poussières produites sont définis par la SGP et des mesures

d'incitation et de sensibilisation seront prévues dans les contrats avec les sociétés prestataires avec des pénalités financières en cas de non respect.

La gestion des déblais, leur valorisation et leur réemploi de proximité sont des éléments d'une politique plus globale de la SGP, au titre du schéma directeur d'évacuation des déblais. Leur traçabilité mérite une grande vigilance de la part de la SGP, qui nécessite d'être contractualisée lors des appels d'offres par exemple.

Ces dispositions sont des facteurs déterminants pour réduire les effets négatifs du creusement du souterrain et des gares. La mise en place d'un tapis convoyeur pour l'évacuation des terres à partir du site Jean Prouvé réduirait les risques liés à un accroissement du trafic de camions sur la voirie locale. De même, dans le cadre des études d'avant-projet, l'instruction par la RATP d'une possibilité d'évacuer des déblais par la petite ceinture à partir de la future gare de Maison-Blanche constitue une opportunité pour éviter d'accroître le trafic routier sur l'avenue d'Italie. Pour la base de chantier de Pont de Rungis, l'étude d'une évacuation ferroviaire, en coordination avec SNCF-Réseau, mérite d'être menée avec l'intention de parvenir à une solution optimale d'utilisation de la voie ferrée.

Pendant la phase de travaux, la SGP a indiqué qu'elle préserverait les accès aux différents bâtiments à proximité de la gare Maison-Blanche-Paris XIII ainsi que ceux aux jardins familiaux proches de la base de chantier Jean-Prouvé.

La SGP a également mentionné que des études portent actuellement sur la cinématique de creusement des tunneliers et l'éventualité d'une révision des dispositions retenues sur les deux bases de chantier, Jean-Prouvé et Pont de Rungis. Il apparaît nécessaire de faire partager le plus rapidement possible les adaptations éventuelles, en toute occasion jugée nécessaire dans le cadre d'une communication pédagogique et règlementairement lors des enquêtes publiques à venir. La SGP indique que des impacts seront inévitables sur le jardin de Maison-Blanche, toutefois elle mentionne que des mesures de concertation seront prises conformément à ses engagements.

De manière générale, la SGP propose une concertation, un dialogue et des échanges au sein de comité de suivi travaux, et prend toutes les dispositions pour éviter toute atteinte aux biens publics et privés et d'indemniser les personnes touchées par d'éventuels dégâts, "suivant les principes régissant les dommages de travaux publics".

La commission considère que les mesures techniques d'organisation des chantiers présentées et les mesures de concertation et de dialogue répondent aux obligations et aux attentes. De plus, elle souligne que pour être efficaces, ces mesures doivent être assorties d'un suivi permanent par une autorité compétente.

2.1.4 Sur les nuisances de l'exploitation de la ligne

1.- Une partie du public a exprimé une inquiétude vis-à-vis du bruit et des vibrations dus à l'exploitation de la ligne qui pourraient être cause de gêne et de dommage à long terme.

La commission note que, selon la SGP, le retour d'expérience montre que dans le cas d'un métro sur pneus, le niveau de bruit et de vibration se situe au-dessous du seuil de perception, a fortiori dans le cas d'un tunnel profond. La commission prend acte que si des vibrations étaient néanmoins perceptibles et gênantes, la SGP mettra en œuvre des tapis anti-vibratoires, afin de réduire le bruit à la source et d'assurer le respect des seuils admissibles.

La commission prend acte que la RATP, maître d'ouvrage délégué, réalisera de manière systématique des constats contradictoires amiables, à la charge de la SGP ; ceux-ci pourront servir de référence vis-à-vis de contentieux liés à l'exploitation.

L'inquiétude chez un élu concerne aussi des ouvrages d'assainissement.

La commission note que la profondeur du tunnel réduit un tel risque ; et que les concessionnaires de réseaux seront impliqués dans les comités de pilotage et de suivi travaux.

2.- Un risque de saturation existe sur le tracé central de la ligne 14 du fait de son prolongement Sud, risque signalé par le Commissaire général à l'investissement, par le STIF et par du public.

La commission considère que l'exploitation automatique de la ligne facilite l'adaptation des fréquences et de l'amplitude à la demande. Elle considère aussi que la ligne 14 prolongée, ajoutée à la ligne 15 Sud, et leurs nombreuses correspondances avec le réseau existant (métro, RER, tramway, ...) développent un maillage qui tempère le risque de saturation et permet un ajustement entre offre et demande.

La commission note aussi que la SGP prévoit des dispositifs (aiguillages) sur la ligne qui permettront, en cas d'interruption de service en un point de la ligne, d'assurer une exploitation sur le reste de la ligne.

2.1.5 Sur l'impact en urbanisme, foncier et bâti

L'étude des effets sur l'urbanisation du RGP est intimement liée au foncier répertorié, qu'il s'agisse d'habitat (pour 60% environ) ou d'activités économiques (pour 40% environ).

L'évaluation des effets de l'ensemble du réseau du Grand Paris sur l'urbanisation doit être principalement considérée en fonction du périmètre autour des gares :

- dans un rayon de 400m, distance qui se parcourt facilement à pied, la proximité permet d'envisager une capacité de mobiliser, sur 25 ans, 90% du foncier potentiel. Cela pourrait concerner 4 000 ha environ.
- dans une couronne de 400 m à 800 m, considérée comme une zone d'attractivité et d'entraînement, ce pourcentage tombe à 45%, représentant une mobilisation potentielle supplémentaire de 2 200 ha environ.

Pour le tronçon 14 Sud, le foncier mobilisable autour des gares ne représente sur 25 années que 116 hectares. Si les créations de ces gares peuvent jouer un rôle de déclencheur, c'est aux acteurs locaux, notamment dans le cadre des CDT qu'il appartiendra d'organiser le développement des territoires. Deux CDT sont impliqués :

- le CDT du Grand Orly qui vise la création de 2 600 logements par an,
- le CDT Campus Sciences et Santé , dont un objectif est la construction de 1 700 logements par an.

Pour que l'intensification ou la densification autour des gares puisse engendrer un apport d'emplois, dynamiser le commerce et les services de proximité, participer à la réduction de l'étalement urbain, en tenant compte d'un foncier qui se fait de plus en plus rare et de plus en plus cher, il faut :

- éviter un double effet négatif qui serait, d'une part, que le RTPGP éloigne, encore plus, les classes moyennes et les populations défavorisées, et d'autre part, qu'il accentue la disparité des territoires en accroissant l'étalement urbain (surtout dans le cas d'une ligne radiale) ;
- bien repérer autour des gares, tant pour le premier rayon de 400 m que pour le second de 800m les fonciers disponibles (ou pouvant le devenir) et mettre en œuvre, par les instances publiques, les outils d'intervention et de maîtrise foncières efficaces ;
- faire jouer aux CDT ci-dessus leur rôle pour requalifier le tissu urbain et diversifier l'offre d'habitat, de services et de commerces ;
- favoriser le développement des centres existants en les revitalisant, en combinaison ou en complémentarité avec des centralités nouvelles, principalement autour des gares.

Enfin, les acteurs locaux, notamment les élus, tant aux plan communal que dans le cadre d'intercommunalités, en bénéficiant de ce réseau du Grand Paris, devront s'impliquer pour jouer un rôle déterminant dans le développement urbain de ces territoires métropolitains.

La commission prend acte et apprécie le potentiel de dynamisation que va apporter le RTPGP autour des futures gares ; mais souhaite que la dynamisation ne se fasse pas au détriment de ce qui existe déjà en commerces, services, habitat et

offre foncière. Elle recommande que tous les acteurs locaux, élus et autres, soient associés pour une harmonisation efficace des actions menées dans la densification de ces secteurs.

2.1.6 Sur l'évaluation socio-économique du projet

1.- A l'instar d'autres projets, la SGP a identifié les différents types de gains, gains conventionnels et externalités. A ce titre parmi les premiers, sont estimés le bien-être portant sur les gains de temps, l'amélioration de la régularité, le confort, d'une part et les effets environnementaux liés à la réduction d'usage de la voiture et aux pollutions associées, telles que particules, bruit ou sécurité routière, d'autre part.

La SGP a également étudié les effets urbains comprenant, entre autres, au titre de la périurbanisation évitée et de la densification, la diminution de la consommation d'espaces ruraux, la diminution des investissements d'extension de voirie et de réseaux divers et les suppléments des coûts d'exploitation des services publics et de proximité.

Le programme du Grand Paris s'inscrit dans une démarche nouvelle intégrant l'ensemble des considérations précédentes. A cet effet, la SGP a décidé d'introduire la notion de bénéfices économiques. Ainsi, sont également examinés les effets économiques tels que les surcroûts de productivité en raison :

- d'une augmentation de la densité de productivités des activités,
- d'une variation positive du PIB parallèle aux qualifications,
- de la densification de la croissance de l'emploi dans le périmètre du projet liée à un développement des emplois et des habitants à proximité des gares.

Les actions d'insertion par le travail, définies lors des marchés d'études et de travaux constituent également un facteur positif pour l'emploi dans le sud de la région parisienne.

La commission d'enquête prend acte des données présentées par la SGP.

2.- Le dossier souligne que les estimations les plus prudentes ont été retenues pour définir les avantages relevant du bien-être des usagers et les effets environnementaux ainsi que les effets économiques. Afin de demeurer dans la méthode actuelle de comparaison des projets, la SGP a identifié séparément les gains complémentaires de la périurbanisation évitée des effets purement urbains (usage de la voiture, pollution, effet de serre...) retenus en particulier par les études du STIF.

De manière plus générale, la SGP souligne qu'il demeure une incertitude sur la croissance nationale, une probable sous-estimation des fréquentations du futur réseau du Grand Paris dans une fourchette importante, estimée entre 30 et 150%. Elle en conclut que les calculs de valeur actualisée nette (VAN) sont probablement sous-estimés et que la rentabilité de la ligne 14 sud pourrait donc être sensiblement supérieure aux données présentées.

Selon les études de la SGP, en valeur 2010, les avantages classiques (de transport, environnementaux et urbains) s'élèvent à 5 milliards d'euros et les bénéfices économiques (agglomération, valorisation de nouveaux emplois, réallocation) en appliquant une quote-part sur le programme du GPE sont estimés à 3,5 milliards d'euros. Des pénalités, de l'ordre de 0,7 milliards d'euros, pourraient être éventuellement appliquées aux gains de régularité, liées au risque de saturation du réseau, réduisant le total de ces avantages, même dans cette hypothèse la valeur actualisée nette resterait positive.

Selon le maître d'ouvrage, le taux de rentabilité interne (TRI) et la valeur actualisée nette (VAN) par euro investi pour le projet sont respectivement de 11,9 % et de 2,91 %, sans tenir compte du coût d'opportunité des fonds publics (COFP) et de 10,1 % et 1,89 % en en tenant compte. Ces valeurs soulignent le caractère d'utilité publique du projet.

Après analyse des documents présentés, le commissaire général à l'investissement (CGI) a émis un avis favorable au projet tout en l'assortissant de recommandations devant faire référence aux spécificités du trafic de l'aéroport d'Orly.

La commission considère qu'un suivi des résultats est indispensable et que les objectifs socioéconomiques ne pourront être atteints que par la coordination et la synergie entre tous les acteurs du développement local et territorial.

De manière générale, la commission note que la SGP, s'appuyant sur des modèles de simulation, a présenté une évaluation novatrice et approfondie des effets dits "non conventionnels". Identifiant des facteurs d'incertitude importants, la commission souligne la nécessité de s'appuyer sur les retours d'expérience pour valider les études des coûts d'investissement des futurs développements.

3.- Selon le maître d'ouvrage, le financement du projet est assuré dans le cadre de la Société du Grand Paris par des recettes fiscales affectées, des recours à l'emprunt remboursés en particulier par des recettes complémentaires tirées de l'exploitation commerciale des gares et d'autres services.

La commission prend acte de ce processus de financement.

2.1.7 Sur la concertation associée à la réalisation du projet

Il ressort des éléments fournis par la SGP que, "pour mener à bien la construction d'un tel projet en lien avec l'ensemble de ses partenaires, la SGP a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange. Cette méthode, initiée dès la fin du débat public en 2011, a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du futur métro".

Toutes les gares du GPE ont fait l'objet d'un comité de pilotage dédié qui rassemble les personnes publiques concernées : élus, services de l'Etat, STIF, transporteurs, ADP ... Chaque comité de pilotage est préparé par plusieurs comités techniques.

En phase travaux, une "communication pédagogique" sera mise en place : communication chantier homogène, agents de proximité, réunion d'information et d'échanges à l'échelle des quartiers, visite des chantiers, ... Lorsque le projet entrera en phase travaux, la SGP mettra en place des comités de suivi travaux, outils de collaboration de proximité avec les différents partenaires ; leurs réunions seront présidées conjointement par le maire et un représentant de la SGP. L'objectif est d'atténuer les inquiétudes et de favoriser l'acceptabilité des chantiers sur le territoire.

La commission a aussi relevé l'existence de comités de pôles, soutenus par le STIF, leur but étant essentiellement d'examiner les aspects rabattement sur les gares et l'intermodalité.

La commission note et approuve l'importance de la méthode et des moyens de concertation mis en place par la SGP. Elle relève cependant que cette méthode ne répond pas à la demande de participation de riverains à la conception de l'aménagement des stations ; notamment pour la station Maison-Blanche.

2.2 – Analyse bilancielle : les avantages et les inconvénients du projet

2.2.1 Les avantages du projet

Les objectifs poursuivis par ce projet, répondant à un besoin croissant de déplacements de personnes, au sein de la partie Sud de la banlieue parisienne, celui-ci présente concrètement un caractère d'intérêt public.

Lors de l'enquête, la commission n'a recueilli pratiquement que des avis favorables.

En effet, la ligne 14 Sud concerne un environnement économique important, dont le développement est favorisé en parallèle par les projets des contrats de développement territorial (CDT). Le taux de rentabilité interne (TRI) et la valeur actualisée nette (VAN) soulignent que le projet est un des plus rentables du réseau de transport du Grand Paris Express. Le

projet offre des possibilités de développement de zones en pleine mutation, en particulier à proximité des gares de Pont de Rungis ou M.I.N. Porte de Thiais.

Il présente à ce titre un **caractère structurant**, comme c'est l'ambition de l'ensemble du Grand Paris Express

Lors de l'exploitation, les effets du prolongement de la ligne 14 Sud sont particulièrement positifs en terme de réduction de la circulation des voitures, de désenclavement de territoires et d'un développement urbain plus compact, réduisant le coût lié à la consommation d'espaces ruraux, des coûts d'investissement d'extension de voiries et réseaux divers, ainsi que des suppléments de coût d'exploitation causés par une dispersion des habitants dans des zones de faible densité. En effet, le mode de propulsion électrique du métro sur pneus et la baisse attendue de la circulation automobile devraient contribuer à une réduction des pollutions existantes (gaz à effet de serre, particules...).

L'intégration de la ligne 14 au réseau d'Île-de-France contribue à alléger la fréquentation d'autres lignes existantes et d'y améliorer le bien-être et le confort des usagers. De plus, les risques de pollutions émanant ou dues au métro automatique sur pneus (odeurs, rejets..) sont dans l'ensemble faibles et peuvent faire l'objet de mesures correctrices éventuelles.

L'intérêt sur **l'environnement et la santé publique** est réel.

De manière plus générale, le projet offre à d'autres acteurs des opportunités pour développer des secteurs à proximité des gares, en termes d'habitats et d'emplois. Le prolongement de la ligne 14 est un facteur de réduction des inégalités par une dynamisation accrue des zones actuellement moins bien desservies.

Le projet participe à un enjeu d'**équité sociale**.

Sur le plan financier, le financement est consolidé. La rentabilité globale du projet est significative. Les indicateurs tels que le taux de rentabilité interne (TRI) et la valeur actualisée nette (VAN) par euro investi sont positifs, et le projet jugé favorable par le Commissaire général à l'investissement.

Le projet présente un **caractère économique équilibré**.

La commission considère que les avantages de ce projet, dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux, sont importants et le projet très structurant pour la partie Sud de l'agglomération parisienne.

2.2.2 Les inconvénients du projet pour des intérêts privés

En exploitation, la charge maximale et l'offre de transport sur la ligne 14, en particulier en période de pointe sur le segment central Gare de Lyon – Châtelet-Les Halles, mérite une attention particulière en raison d'une absence de potentiel de croissance lors de la mise en service en 2024. La poursuite des échanges entre le STIF et la SGP constitue un outil indispensable pour assurer la qualité du bien-être attendue par les voyageurs, notamment entre 2024 et 2030.

Par ailleurs, les perturbations liées au bruit émis au droit des puits de ventilation peuvent occasionner localement des gênes aux riverains. La SGP a prévu de les minimiser par des dispositifs particuliers de type pièges à sons.

La construction de la gare de Chevilly "Trois communes" entraîne la relocalisation d'une chapelle, cette mesure n'a fait l'objet d'aucune remarque particulière.

L'aménagement extérieur de la gare Maison-Blanche-Paris XIII est considéré comme un point important par tous les riverains qui se sont exprimés à ce sujet. L'attention du maître d'ouvrage est attirée sur le caractère réaliste des observations et la nécessité de poursuivre un dialogue constructif avec les élus de la Ville de Paris et les riverains.

De plus, le choix de commerces au sein des gares doit répondre à un besoin particulier et éviter de perturber les commerces déjà installés à proximité.

A ce stade des études, et dans la mesure du possible, la SGP a privilégié le domaine public pour implanter les gares et les ouvrages annexes de ce projet. Il sera cependant nécessaire de recourir à l'expropriation justifiant le recours à la procédure

préalable de déclaration d'utilité publique. La SGP s'est engagée à privilégier la négociation à l'amiable pour acquérir les biens privés qui sont nécessaires à la réalisation du projet.

Pendant la période des travaux, lors du forage du tunnel et de la construction des gares, des risques d'effondrement demeurent potentiels. La SGP a mentionné qu'elle demandait au maître d'ouvrage délégué, la RATP, d'effectuer des constats contradictoires préalables amiables et de poursuivre des études afin d'adapter les méthodes constructives. La vigilance de tous les acteurs doit demeurer importante dans ce domaine afin d'éviter, voire de les limiter en cas d'impossibilité, les éventuels désordres liés aux travaux et d'indemniser les personnes propriétaires de biens privés.

De plus, un dispositif d'indemnisation des commerces et activités impactées sera mis en place.

Au vu des études et des données proposées par la SGP, la commission considère que l'atteinte portée à la propriété privée n'est pas excessive pour ce projet.

2.2.3 Les inconvénients du projet pour des intérêts publics

Le projet dessert un certain nombre de grands établissements publics, universitaires, logistiques et hospitaliers. La construction de la gare Kremlin-Bicêtre-Hôpital entraîne la démolition de trois bâtiments du CHU, en particulier du poste central de sécurité incendie de l'hôpital, dont la fonctionnalité devra être impérativement rétablie ailleurs, avant le début des travaux de la gare.

La construction de la gare de Chevilly - "Trois communes" entraîne la relocalisation d'une maison de quartier.

L'absence d'une gare pour les voyageurs à Morangis est considérée par certains comme un inconvénient dans le développement de cette commune et vis-à-vis des habitants du sud des pistes de l'aéroport d'Orly. Elle est revendiquée par certains comme compensation à la présence d'une ligne et du site de maintenance et de remisage sur le territoire de Morangis.

Au vu des études et des données proposées par la SGP, la commission considère que l'atteinte portée aux intérêts publics n'est pas excessive pour ce projet.

2.2.4 Les inconvénients du projet pour l'environnement

Le projet en lui-même, et sauf aux endroits où il impacte directement la surface du sol (à savoir les gares, ouvrages annexes et bases de chantier, dont les insertions dans le milieu correspondant sont expliquées dans le dossier) n'aura pas de conséquences négatives importantes sur l'environnement.

En effet, l'étude d'impact reprend systématiquement tous les impacts possibles : géologie, hydrogéologie, sous-sol, faune, flore, vibrations, etc., en tout 25 points analysés. Elle expose les mesures d'accompagnement, les éléments de corrections ou de diminution des impacts.

Après en avoir pris connaissance, la commission considère que l'ensemble des réponses apportées aux impacts possibles permet de penser que la SGP met tout en œuvre pour que son projet ait le minimum d'incidence sur les différents éléments risquant d'être impactés.

Par ailleurs, la commission prend acte qu'un certain nombre de ces problèmes environnementaux, notamment ceux liés au sous-sol et à l'hydrogéologie par exemple, de même que certains problèmes liés à l'implantation et à l'aménagement des gares, seront revus plus précisément et approfondis au moment des enquêtes publiques correspondantes (permis de construire et loi sur l'eau).

Cependant, les différentes phases de chantier induisent des nuisances qui impacteront l'environnement, le public et certains acteurs économiques et commerciaux.

Les principales nuisances dues au chantier sur l'environnement seront :

- les nuisances sonores ; il sera impossible de les supprimer totalement (Cf. le rapport de la concertation). Mais des mesures spécifiques (limitation d'emprises, restrictions d'horaires, écrans antibruit, ...) seront mises en place et imposées aux entreprises pour les réduire.
- les circulations de proximité à pied et à vélo ; les accès des riverains mais aussi des commerces de proximité et des activités réparties dans le tissu urbain seront vraisemblablement gênés par le chantier : obstacles ponctuels, stationnement sauvage, Dans l'étude d'impact, il est indiqué que les cheminements piétons seront maintenus, balisés, propres, éclairés.
- la circulation des camions ; un schéma d'évacuations des déblais a été élaboré, de manière à réduire au maximum les problèmes liés à la circulation induite par les déblais et à l'approvisionnement du chantier. Le fascicule spécial G.4.1 de l'étude d'impact est entièrement consacré à ce problème, montrant l'importance que la SGP a accordée à cette question.
- la pollution atmosphérique due aux poussières ; la SGP précise que le lavage des roues des camions et d'autres mesures d'organisation devraient éviter que cette pollution soit importante.
- l'atteinte à des espaces verts ; c'est le cas, d'une part à la station Maison-Blanche, d'autre part à la base de chantier Jean-Prouvé ; à Maison-Blanche, la SGP s'est engagée à éviter un parvis trop minéral, en coordination avec les élus de la Ville de Paris et avec les riverains ; à la base de chantier Jean-Prouvé, la SGP a décidé de restaurer la continuité écologique urbaine, à l'issue des travaux, afin de favoriser la biodiversité sur l'ensemble de la parcelle ; cependant, 1 200 m² sur 28 298 seront affectés à un équipement technique et non reconstitués en espace vert.

En se référant principalement à l'étude d'impact et aux autres documents du dossier abordant les problèmes de l'environnement, ainsi qu'aux éléments apportés dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, la commission constate que la SGP a adopté les méthodes les plus adaptées à une protection sérieuse de l'environnement, tant pour ce qui concerne le chantier que l'exploitation.

La commission considère que les atteintes à l'environnement sont limitées et que celles qui n'ont pu être évitées sont réduites et trouvent pour la plupart compensation.

2.3 – Conclusion générale et avis de la commission d'enquête

A l'issue de cette enquête, compte tenu de son déroulement, après les conclusions par thème ci-dessus et au vu de l'analyse bilancielle, la commission d'enquête formule les conclusions globales suivantes.

> Elle constate :

- que la procédure d'enquête en vue d'une déclaration d'utilité publique a été suivie selon les règles en vigueur et que l'enquête s'est déroulée de manière satisfaisante,
- que le public s'est largement manifesté, utilisant tous les moyens mis à sa disposition,
- que le public, à très peu d'exceptions près, n'a émis que des avis favorables et/ou des demandes, suggestions, propositions d'améliorations, et qu'il exprimait souvent une impatience de voir cette infrastructure se réaliser.

> Elle considère :

- que les avantages du projet, ses effets positifs attendus, l'emportent sur ses effets négatifs à savoir les divers inconvénients identifiés vis-à-vis des intérêts privés, des intérêts publics et de l'environnement ;

- que parmi les avantages figurent un taux de rentabilité interne et une valeur actualisée nette élevés, tenant compte notamment d'externalités qui font de ce projet, élément du réseau du Grand Paris, un élément structurant de la proche banlieue Sud de Paris ;
- que les inconvénients ont été fortement limités par la conception même de l'ouvrage et les choix de mise en œuvre pour sa réalisation ;
- que face aux inconvénients résiduels, principalement ceux dus à la nécessité de procéder à des acquisitions foncières et ceux dus aux chantiers, le maître d'ouvrage s'engage sur des moyens pour réduire ces inconvénients, pour assurer une concertation avec ceux qui auront à les subir, et en proposant des compensations.

> Elle prend acte des dispositions complémentaires que la Société du Grand Paris a présentées dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse que lui a remis la commission.

> Elle considère cependant que le projet peut encore être amélioré. A ce titre, elle formule les **recommandations suivantes** :

1) Assurer une **communication** auprès des riverains et usagers tout au long du projet, à la fois lors des phases d'étude, de réalisation et d'exploitation de la ligne 14.

2) Organiser des **visites** d'autres chantiers similaires pour des représentants des riverains.

3) Intégrer au cas par cas des **tapis anti-vibratoires** dans le système de pose des voies pour atténuer les vibrations à la source et assurer le respect des seuils admissibles.

4) Pour la **station Maison-Blanche** :

- associer les élus locaux et les riverains à la conception de l'aménagement de surface,

- concevoir un aménagement de surface qui évite de créer un parvis trop minéral, améliorer l'accès Sud notamment pour une meilleure correspondance avec le tramway T3a, préserver l'avenir en réservant la possibilité d'accès à la station depuis la petite ceinture, à une échéance postérieure à 2024,

- pour accroître l'aire d'attractivité de la station Maison-Blanche, étudier un mode de rabattement relevant d'une technologie type transport hectométrique sur la petite ceinture entre la place de Rungis et Maison-Blanche et entre Maison-Blanche et l'avenue de France, qui pourrait être mis en œuvre ultérieurement, par des acteurs à définir,

5) A la **gare Kremlin-Bicêtre-Hôpital**, poursuivre l'étude de la faisabilité d'un parvis Sud.

6) A la **base de chantier Jean-Prouvé** :

- poursuivre l'étude de la mise en œuvre d'un tapis convoyeur pour évacuer les déblais ; assurer un réaménagement écologique du site, après travaux, pour reconstituer la continuité écologique à laquelle participe ce site,

- compenser la perte de 1 200 m² d'espace vert aux abords de la base de chantier Jean-Prouvé, à l'issue des travaux par exemple par un traitement paysager d'autres lieux, en concertation avec les communes.

7) A la **base de chantier de Pont-de-Rungis**, poursuivre l'étude et les négociations avec SNCF-Réseau pour assurer une évacuation des déblais par le fer.

8) Pour les bases de chantier Jean-Prouvé et Pont-de-Rungis, réinterroger "la **cinématique de creusement des tunneliers**" pour optimiser l'évacuation des déblais.

De plus, la commission estime souhaitable de formuler des **recommandations complémentaires**, associées au projet, dont la responsabilité incombe en tout ou partie à d'autres acteurs que la SGP :

9) A la gare **Aéroport d'Orly** :

- reconstituer la capacité du parc de stationnement impacté par les travaux, en fonction de l'évolution de la demande de stationnement liée à la fois aux nouvelles conditions d'accessibilité de l'aéroport (donnant une part plus importante aux transports collectifs) et à la fonction de parc relais vis-à-vis des habitants du Nord de l'Essonne, usagers de la ligne 14 ; ce de la part d'ADP, maître d'ouvrage délégué pour les travaux de cette gare et exploitant des parcs de stationnement, et dans le cadre d'un contrat de pôle avec la participation du STIF,

- assurer des formules tarifaires attractives de parc relais ("P+R") dans le ou les parkings le(s) plus proche(s) de la gare ; ce de la part de l'exploitant de ces parkings, en liaison avec celui de la ligne 14, dans le cadre d'un contrat de pôle avec la participation du STIF.

10) De la part de l'exploitant de la ligne 14 et du STIF, adapter **les fréquences et les horaires** aux cas particuliers des horaires des emplois du secteur desservi (Cf. MIN, aéroport) ;

11) De la part des communes, définir par anticipation des mesures de gestion du stationnement et des arrêts (Cf. dépose et reprise) aux **abords des gares** et dans les quartiers alentour.

* * *

Sur la base de ces constats et de ces considérations, la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire pour la réalisation du prolongement Sud de la ligne 14 d'Olympiades à Aéroport d'Orly, en soumettant cependant cet avis à deux réserves.

Ces réserves procèdent de l'engagement de la Société du Grand Paris sur des dispositions complémentaires qu'elle envisage, telles qu'elle les a présentées dans son mémoire en réponse mais qui n'apparaissaient pas explicitement dans le dossier, à savoir :

Réserve n° 1 :

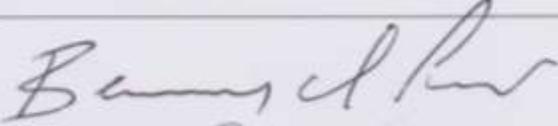
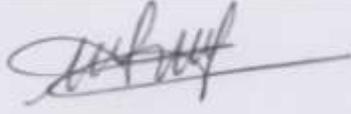
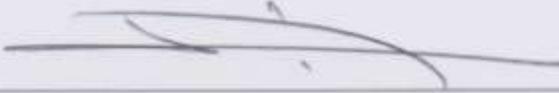
- Engagement formel de la part de la Société du Grand Paris et de son maître d'ouvrage délégué (RATP) sur la possibilité technique pour l'infrastructure d'assurer un prolongement éventuel de la ligne 14 dans le Nord de l'Essonne ;

Réserve n°2 :

- A la gare Pont-de-Rungis, aménager une couverture pour que le cheminement entre la gare RER et celle de la ligne 14 puisse se faire à l'abri des intempéries.

Rapport remis le 30 octobre 2015 à la Préfecture d'Ile-de-France, Préfecture de Paris

Les membres de la commission d'enquête

Bernard SCHAEFER, président	
Bernard PANET, titulaire	
Jacky HAZAN, titulaire	
Nicole SOILLY, titulaire	
Philippe LEHEUP, titulaire	

DEUXIEME PARTIE :

MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (PLU ou POS) des communes du Kremlin-Bicêtre, l'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Morangis

Eléments communs aux cinq mises en conformité

La **mise en conformité** des documents d'urbanisme s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique relative à la ligne 14 Sud. En effet, conformément aux articles L123-14 et L123-14-2 et R 123-23 du code de l'urbanisme, lorsque les dispositions du PLU ou du POS d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, ces dispositions doivent être revues pour être mises en compatibilité avec l'opération projetée.

Dans le cas présent, cette procédure de mise en compatibilité concerne :

- la section courante de l'infrastructure,
- les émergences des gares,
- les ouvrages techniques annexes (bouches d'aération et de ventilation, puits de secours, site de maintenance et de remisage).

Une **réunion d'examen conjoint** s'est tenue le 19 février 2015, entre des représentants des services de l'Etat, de chacune des cinq communes concernées, ainsi que de la Communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne, du Conseil général du Val-de-Marne, des Chambres consulaires, et de la maîtrise d'ouvrage du projet de prolongement Sud de la ligne 14. Le compte rendu de cette réunion figurait au dossier d'enquête (pièce I.2).

Durant l'enquête publique, **aucune des observations** portées sur les différents registres ne s'est prononcée sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Quasiment toutes n'ont porté que sur l'utilité du projet, ses caractéristiques, sa mise en œuvre.

Les dispositions nouvelles proposées dans le cadre de la présente mise en compatibilité des documents d'urbanisme des cinq communes sont toutes compatibles avec le **schéma directeur de la région Ile-de-France** (SDRIF) de 2013. Ce SDRIF prend en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Aucune des cinq communes ne comprend de site **Natura 2000**. Aucune des communes n'est partie intégrante d'un **SCOT**.

Dans toutes les communes concernées par une nécessaire modification du PLU ou du POS, pour les zones du PLU ou POS sur lesquelles sont implantés les infrastructures du prolongement Sud de la ligne 14, des adaptations sont proposées par la SGP pour rendre possible le projet. Ces adaptations concernent tout ou partie des éléments suivants :

- rapport de présentation,
- plan d'aménagement et de développement durable (PADD)
- orientations d'aménagement,
- règlement d'urbanisme,
- plan et liste des emplacements réservés.

Le **rapport de présentation** est éventuellement modifié pour évoquer la présence du RTPGP et pour justifier les modifications.

Pour chaque zone, la description de la vocation de ladite zone est complétée si nécessaire en citant le RTPGP.

En matière de règlement, des articles sont modifiés selon la logique suivante :

- les articles 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au RTPGP ;
- les articles 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTPGP ;
- les articles 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTPGP 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 ;
- les articles 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTPGP 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 ;
- les articles 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au RTPGP, 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 ;
- les articles 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au RTPGP implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- les articles 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTPGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement à créer pour les véhicules motorisés et les deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- l'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au RTPGP des obligations de cet article (relatif aux espaces libres, aires de jeux, de loisirs et de plantations), qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du RTPGP présents en surface.

La commission considère que ces dispositions appliquées aux différents PLU et POS sont justifiées ; que les modifications apportées aux règlements et aux plans des PLU (ou POS) sont peu importantes, qu'elles ne remettent pas en cause l'économie générale des PLU ou POS concernés, qu'elles n'ont pas d'incidence environnementale.

3 - Conclusions et avis motivé sur la mise en conformité du PLU du Kremlin-Bicêtre

La mise en conformité du PLU du Kremlin-Bicêtre fait l'objet de la pièce I.1.2 du dossier d'enquête

3.1 Situation actuelle

Le PLU en vigueur a été approuvé par délibération du Conseil municipal du 20 octobre 2005, le dossier mentionne une dernière modification approuvée par délibération du Conseil municipal du 29 mars 2012 ; en outre, la SGP a pris en compte la dernière modification du PLU approuvée le 16 décembre 2014.

Lors de la réunion d'examen conjoint du 19 février 2015, le représentant de la Ville du Kremlin-Bicêtre a mentionné qu'une révision générale du PLU était entrée dans une phase active en février 2015 dans le but d'une approbation en Conseil municipal en décembre 2015. Il a été souligné que si le PLU issu de cette révision était approuvé et purgé de tout recours avant la déclaration d'utilité publique du projet, le dossier de mise en compatibilité devenait sans objet, car cette révision aurait intégré les modifications envisagées.



Extrait du plan de zonage faisant apparaître les éléments du projet (extrait du dossier d'enquête)

3.2 Réseau du Grand Paris Express au Kremlin-Bicêtre

Plusieurs zones sont concernées par le projet :

- la zone UA, traversée par l'infrastructure en souterrain, une partie de l'emprise souterraine de la gare "Kremlin-Bicêtre-Hôpital" et un ouvrage technique annexe (au niveau de la place des Combattants),
- la zone UB concernée par l'infrastructure en souterrain et l'ouvrage technique (à l'intersection des rues du Professeur Bergonié et Marcel Sembat),
- la zone UE uniquement par l'infrastructure en souterrain,
- la zone UN concernée par le souterrain, l'implantation de la gare et de son emprise souterraine.

3.3 Compatibilité ou non du PLU actuel

Le prolongement de la ligne 14 est tout à fait compatible avec les objectifs du PLU. De plus, le projet ne remet en cause aucun emplacement réservé, ni espace boisé classé. Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions induites par les servitudes (périmètre de protection modifié de monuments, transmissions radioélectriques et aéronautiques de dégagement) et les contraintes liées au classement acoustique. Mais il y a lieu d'actualiser le rapport de présentation en y introduisant tout ce qui concerne le projet.

Le projet de prolongement de métro ne remet pas en cause le **projet d'aménagement et de développement durable** (PADD) de la commune. Par ailleurs, le PLU de la ville de Kremlin-Bicêtre comporte une seule **orientation d'aménagement** qui ne concerne pas les secteurs traversés par le projet.

Le projet de prolongement de la ligne 14 est compatible avec le règlement des zones UA et UE. Mais il n'est pas compatible avec les dispositions réglementaires des zones UB (zone d'habitation sous la forme d'immeubles collectifs) et UN (zone destinée à l'implantation d'équipements publics ou aux équipements collectifs d'intérêt général).

3.4 Modifications à apporter

Pour permettre la cohérence de l'ensemble des documents du PLU, le chapitre 4.3.2 "Compléments au rapport de présentation induits par le projet" de la pièce I.1.2. du dossier d'enquête publique sera annexé au rapport de présentation actuel du PLU de Kremlin-Bicêtre.

Mise en compatibilité du règlement

Dans les zones UA et UE, le règlement permet la réalisation du projet de prolongement de la ligne 14. Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.

Pour la zone UB, les ajouts concernent les articles 12 (stationnement) et 13 (espaces libres, plantations), selon la logique mentionnée ci-dessus en tête de cette partie du rapport d'enquête.

Pour la zone UN, les ajouts concernent les articles 7 (limites séparatives), 9 (coefficient d'emprise) et 13 (espaces libres, plantations), selon la logique mentionnée ci-dessus en tête de cette partie du rapport d'enquête.

3.5 Conclusions et avis de la commission d'enquête

Après analyse approfondie du dossier d'enquête et une visite détaillée du site pour mieux comprendre les objectifs visés par le projet, et à l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que le dossier présenté au public est conforme à la réglementation et que la procédure de mise en compatibilité a été respectée,
- que le PADD et l'orientation particulière d'aménagement du PLU du Kremlin-Bicêtre sont compatibles avec le projet,
- que les modifications proposées par la SGP au règlement et au plan du PLU sont peu importantes,
- que ces modifications ne remettent pas en cause l'économie générale du PLU,
- que ces modifications n'ont pas d'incidence environnementale.

Elle constate également :

- l'intérêt public du projet de prolongement Sud de la ligne 14 du métro,
- que pour sa réalisation il est nécessaire d'adapter le PLU du Kremlin-Bicêtre,

- que cette mise en compatibilité entraîne des frais de mise à jour non négligeables.

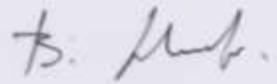
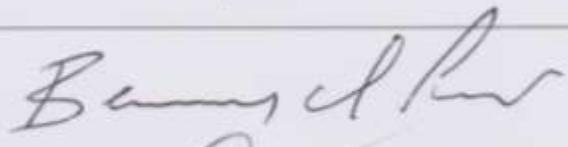
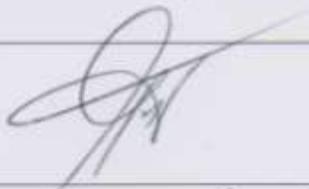
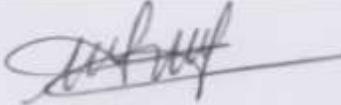
* * *

Sur la base de ces constats et considérations, la commission d'enquête émet un avis favorable à la modification du PLU du Kremlin-Bicêtre, tel que le dossier de modification a été présenté en enquête publique.

Cet avis favorable est assorti d'une réserve : que les frais induits par cette modification soient assurés par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage.

Rapport remis le 30 octobre 2015 à la Préfecture d'Ile-de-France, Préfecture de Paris

Les membres de la commission d'enquête

Bernard SCHAEFER, président	
Bernard PANET, titulaire	
Jacky HAZAN, titulaire	
Nicole SOILLY, titulaire	
Philippe LEHEUP, titulaire	

titre : section de l'infrastructure en souterrain longeant la rue de Lallier et implantation de l'émergence gare "Chevilly Trois Communes" et de son emprise souterraine.

4.3 Compatibilité ou non du PLU actuel

Le projet de réseau de transport ne remet pas en cause le **PADD** qui donne toute sa place à la future infrastructure.

Parmi les **orientations particulières** d'aménagement relatives à certains secteurs du territoire communal, l'orientation "*Le secteur Bicêtre / Jardin Parisien*" concerne un large secteur traversé par le projet et sur lequel vient s'implanter l'émergence de la gare Chevilly "Trois Communes".

Le projet de réseau de transport y prend toute sa place, notamment par l'aménagement de la gare Chevilly "Trois Communes". Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

En revanche, pour rendre possible la réalisation du projet, des évolutions sont nécessaires :

- un complément au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés et pour autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport,
- un complément 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 aménagements nécessaires,
- l'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emplacement réservé n°8, amputé de 200 m² environ pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.
- l'adaptation du tableau des emplacements réservés, figurant sur le plan de zonage, afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°8 touché par le projet.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.4 Modifications à apporter

Mise en compatibilité du règlement

Sont à modifier :

- la définition de l'ensemble des constructions et installations assurant un service public d'intérêt général (CINASPIC), en y précisant explicitement les infrastructures de transport ;
- pour les zones U, les articles 6 (alignement) et 7 (limite séparative), selon la logique mentionnée ci-dessus en tête de cette partie du rapport d'enquête.
- pour la zone N, les articles 2 (autorisation), 9 (coefficient d'emprise), et 13 (espaces libres, plantations), selon la logique mentionnée ci-dessus en tête de cette partie du rapport d'enquête.

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés devront être adaptés afin de mettre à jour la nouvelle superficie de l'emplacement réservé n°8 destiné à une coulée verte. En effet, la surface actuelle de cet emplacement réservé passera de 28 298 m² à 27 098 m², compte tenu de l'emprise d'un ouvrage technique qui prendra 1 200 m².

4.5 Conclusions et avis de la commission d'enquête

Après analyse du dossier d'enquête et à l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que le dossier présenté au public est conforme à la réglementation,
- que le PADD et les orientations particulières d'aménagement du PLU de l'Hay-les-Roses sont compatibles avec le projet,

- que les modifications proposées par la SGP au règlement et au plan du PLU sont peu importantes,
- que ces modifications ne remettent pas en cause l'économie générale du PLU,
- que ces modifications ont une incidence environnementale limitée à 1 200 m² sur un emplacement réservé de 28 298 m² destiné à une coulée verte.

Elle constate également :

- l'intérêt public du projet de prolongement Sud de la ligne 14 du métro,
- que pour sa réalisation il est nécessaire d'adapter le PLU de l'Haÿ-les-Roses.
- que cette mise en compatibilité entraîne des frais de mise à jour non négligeables.

Elle exprime une recommandation : que la suppression de 1 200 m² d'emplacement réservé de coulée verte soit compensée, par exemple par un aménagement des abords de la gare de Chevilly-"trois communes" qui intègre une composante paysagère significative.

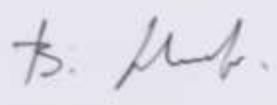
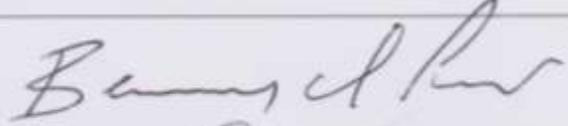
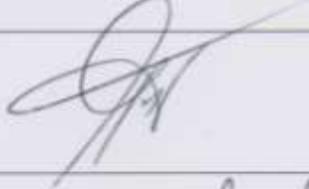
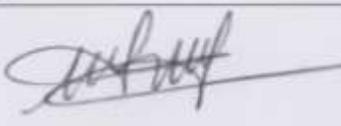
* * *

Sur la base de ces constats et considérations, la commission d'enquête émet un avis favorable à la modification du PLU de l'Haÿ-les-Roses tel que le dossier de modification a été présenté en enquête publique.

Cet avis favorable est assorti d'une réserve : que les frais induits par cette modification soient assurés par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage.

Rapport remis le 30 octobre 2015 à la Préfecture d'Ile-de-France, Préfecture de Paris

Les membres de la commission d'enquête

Bernard SCHAEFER, président	
Bernard PANET, titulaire	
Jacky HAZAN, titulaire	
Nicole SOILLY, titulaire	
Philippe LEHEUP, titulaire	

5 - Conclusions et avis motivé sur la mise en conformité du PLU de Chevilly-Larue

La mise en conformité du PLU de Chevilly-Larue fait l'objet de la pièce I.1.1 du dossier d'enquête.

5.1 Situation actuelle

Le PLU a été approuvé par délibération du Conseil municipal du 27 mars 2012. Il a été mis en compatibilité dans le cadre du projet de la ZAC "Triangle des Meuniers" le 26 mars 2013, lors de la déclaration d'utilité publique de celle-ci.



Extrait du plan de zonage faisant apparaître les éléments du projet (extrait du dossier d'enquête)

5.2 Réseau du Grand Paris Express à Chevilly-Larue

Le tracé de ce futur tronçon de la ligne 14 traverse la commune de Chevilly-Larue, du Nord au Sud, sur 2,2 km environ et concerne : la cité des Sorbiers, le quartier Centre, un collège, un groupe scolaire, un gymnase, le quartier Bretagne entre le Parc départemental et la ZAC du "Triangle des Meuniers".

Deux ouvrages techniques annexes seront implantés, l'un au niveau du parc départemental Petit Leroy, l'autre plus au sud dans le square Hochdorf.

En plus de l'infrastructure souterraine, elle comportera les accès de la gare "M.I.N.- Porte de Thiais" et ses emprises souterraines.

5.3 Compatibilité ou non du PLU actuel

Ni le PADD, ni les orientations d'aménagement ne nécessitent une modification au titre du projet.

- Neuf zones du PLU**, sont concernées, 8 zones urbaines et 1 zone naturelle (les zones UE et UCb le sont plusieurs fois) :
- la zone UB (secteur UBb), comportant essentiellement des immeubles d'habitation collective, avec quelques activités,
 - la zone UC (secteurs UCa, UCb et UCc), présentant principalement des constructions individuelles et des petits collectifs,

- la zone UD (secteur UDb), zone d'habitat semi-dense et de constructions basses
- la zone UE, pavillonnaire,
- la zone UF (secteur UFa), zone d'activités (commerces, industries, activités tertiaires),
- la zone UM comportant le M.I.N. et ses annexes, ainsi qu'une partie de la zone Eurodelta,
- la zone UN zone destinée aux implantations d'équipements publics ou collectifs (d'intérêt général) : sports, loisirs...
- la zone UT, concernée par une partie du "Triangle des Meuniers",
- la zone N, réservée aux espaces verts et de loisirs, et recevant notamment l'un des ouvrages annexes.

Enfin, le projet n'a pas d'incidence sur l'établissement boisé classé, à cheval sur les zones UN et UCc entre un hôpital de jour pour enfants et la rue Petit Leroy. Pas d'incidence non plus sur les servitudes d'utilité publiques et divers secteurs à contraintes liées au classement acoustique d'infrastructures.

5.4 Modifications à apporter

Il conviendra, pour la mise en compatibilité du PLU avec le projet :

- d'ajouter dans le rapport de présentation l'existence du projet et les changements induits.
- de reprendre le règlement dans les différentes zones concernées par le projet, pour une adaptation. Ceci intéresse les articles 1 (interdictions), 2 (autorisation), 6 (alignement), 7 (limite séparative), 9 (coefficient d'emprise), 10 (hauteur), 12 (stationnement) et 13 (espaces libres, plantations), selon la logique mentionnée ci-dessus en tête de cette partie du rapport d'enquête.
- de revoir le plan de zonage et le tableau récapitulatif des espaces communaux protégés, l'un de ces espaces (le square Hochdorf) étant impacté par un ouvrage annexe.

5.5 Conclusions et avis de la commission d'enquête

Après analyse du dossier d'enquête et à l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que le dossier présenté au public est conforme à la réglementation,
- que le PADD et les orientations particulières d'aménagement du PLU de Chevilly-Larue sont compatibles avec le projet,
- que les modifications proposées par la SGP au règlement et au plan du PLU sont peu importantes,
- que ces modifications ne remettent pas en cause l'économie générale du PLU,
- que ces modifications n'ont pas d'incidence environnementale significative.

Elle constate également :

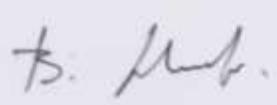
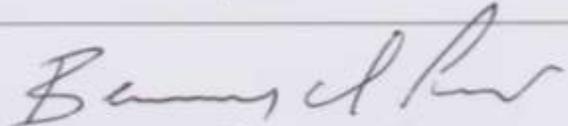
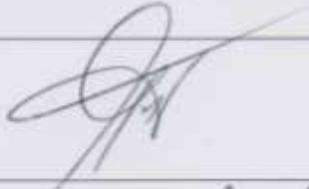
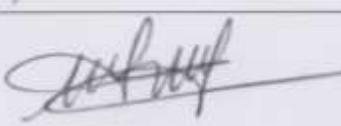
- l'intérêt public du projet de prolongement Sud de la ligne 14 du métro,
- que pour sa réalisation il est nécessaire d'adapter le PLU de Chevilly-Larue,
- que cette mise en compatibilité entraîne des frais de mise à jour non négligeables.

* * *

Sur la base de ces constats et considérations, la commission d'enquête émet un avis favorable à la modification du PLU de Chevilly-Larue tel que le dossier de modification a été présenté en enquête publique.

Cet avis favorable est assorti d'une réserve : que les frais induits par cette modification soient assurés par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage.

Rapport remis le 30 octobre 2015 à la Préfecture d'Ile-de-France, Préfecture de Paris

Les membres de la commission d'enquête	
Bernard SCHAEFER, président	
Bernard PANET, titulaire	
Jacky HAZAN, titulaire	
Nicole SOILLY, titulaire	
Philippe LEHEUP, titulaire	

6 - Conclusions et avis motivé sur la mise en conformité du POS de Thiais

La mise en conformité du POS de Thiais fait l'objet de la pièce I.1.5 du dossier d'enquête.

6.1 Situation actuelle

Le POS de la commune de Thiais a été approuvé par délibération du Conseil municipal du 18 mai 2001. Il a fait l'objet d'une modification approuvée par le Conseil municipal le 28 septembre 2007. Par délibération du 30 juin 2014, une procédure de révision du POS en vue de sa transformation en PLU a été lancée ; elle est en cours.



Extrait du plan de zonage faisant apparaître les éléments du projet (extrait du dossier d'enquête)

6.2 Réseau du Grand Paris Express à Thiais

Le tracé du prolongement Sud de la ligne 14 impacte la commune de Thiais, du Nord au Sud, sur 1,1 km environ. Il y présente les caractéristiques suivantes :

- la section courante qui passe sous la RD 7, avenue de Fontainebleau (ex RN 7), près du centre commercial "Belle Epine", sous l'échangeur du même nom avec la A 86, sous la zone d'activités "Sénia Nord", sous le fuseau ferroviaire et l'avenue du Dr Marie (RD 136),
- la gare "Pont de Rungis" et ses emprises souterraines.
- un ouvrage technique annexe au niveau de la bretelle Sud-Est de l'échangeur de "Belle Epine".

Le tracé intéresse la seule **zone urbaine UF**, zone destinée aux activités économiques industrielles et commerciales et tertiaires, dans ses secteurs UFa et UFb :

- le secteur UFa, outre la section courante, comprend l'émergence de la gare "Pont de Rungis" et ses emprises souterraines ainsi que l'ouvrage technique annexe.
- le secteur UFb est ponctuellement traversé par l'infrastructure au Nord de l'A 86, secteur "Belle Epine".

Deux **emplacements réservés** sont impactés par l'infrastructure, mais sans incidence sur celle-ci à condition qu'elle soit au moins profonde de 15 m. Il s'agit :

- de l'emplacement réservé n° 3 (au bénéfice de l'Etat, pour l'élargissement de l'ex RN).
- de l'emplacement réservé n° 6 (au bénéfice du département, pour l'élargissement de l'avenue du Dr Marie).

Les diverses **servitudes d'utilité publique** qui s'appliquent à la commune ne remettent pas en cause le projet : couloir de ligne à haute tension le long de la RD 7, servitudes ferroviaires, transmissions radioélectriques (Cf. aéroport d'Orly, liaisons hertziennes), servitudes aéronautiques de dégagement de l'aéroport d'Orly.

6.3 Compatibilité ou non du POS actuel

Quelques articles du règlement s'appliquant aux zones nécessitent précisions ou ajustements.

6.4 Modifications à apporter

Rapport de présentation : Il doit être complété pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés à la commune par le réseau du Grand Paris.

Mise en compatibilité du règlement

Sont à modifier pour la zone UF :

- les articles 6 (alignement), 7 (limites séparatives), 9 (coefficient d'emprise), 10 (hauteur), 12 (stationnement), 13 (espaces libres, plantations), selon la logique mentionnée ci-dessus en tête de cette partie du rapport d'enquête.

6.5 Conclusions et avis de la commission d'enquête

Après analyse du dossier d'enquête et à l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que le dossier présenté au public est conforme à la réglementation,
- que les modifications proposées par la SGP au règlement du POS sont peu importants,
- que ces modifications ne remettent pas en cause l'économie générale du POS,
- que ces modifications n'ont pas d'incidence environnementale.

Elle constate également :

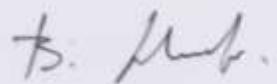
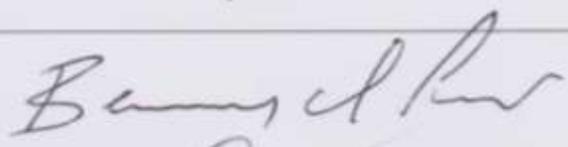
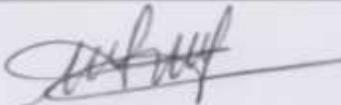
- l'intérêt public du projet de prolongement Sud de la ligne 14 du métro,
- que pour sa réalisation il est nécessaire d'adapter le POS de Thiais.
- que cette mise en compatibilité entraîne des frais de mise à jour non négligeables.

* * *

Sur la base de ces constats et considérations, la commission d'enquête émet un avis favorable à la modification du POS de Thiais tel que le dossier de modification a été présenté en enquête publique.

Cet avis favorable est assorti d'une réserve : que les frais induits par cette modification soient assurés par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage.

Rapport remis le 30 octobre 2015 à la Préfecture d'Ile-de-France, Préfecture de Paris

Les membres de la commission d'enquête	
Bernard SCHAEFER, président	
Bernard PANET, titulaire	
Jacky HAZAN, titulaire	
Nicole SOILLY, titulaire	
Philippe LEHEUP, titulaire	

7 - Conclusions et avis motivé sur la mise en conformité du PLU du Morangis

7.1 Situation actuelle

La ville de Morangis est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé par le conseil municipal le 16 février 2012 ; la dernière modification simplifiée dont il a fait l'objet a été approuvée le 16 décembre 2013.



Extrait du plan de zonage faisant apparaître les éléments du projet (extrait du dossier d'enquête)

7.2 Réseau du Grand Paris Express à Morangis

L'infrastructure projetée du GPE se trouvera dans la partie Nord de la commune de la façon suivante :

- sur 450 m environ, dans une zone à vocation agricole classée A dans le PLU, une section courante en souterrain (de la limite avec Paray-Vieille-Poste aux abords de la RD 118),
- implantation d'un ouvrage technique annexe en entrée de commune, dans la même zone A,
- voies d'accès au site de maintenance et de remisage (SMR), sur 200 m environ,
- implantation d'un SMR longeant la RD 118.

7.3 Compatibilité ou non du PLU actuel

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU de Morangis prévoit notamment :

- *Orientation n°2 - Renforcer l'accessibilité au territoire à travers tous les modes de déplacement, (...)*
- *améliorer l'offre de transport en commun sur le territoire et assurer la connexion au réseau magistral,*
- *développer le réseau de transports en commun sur tous les quartiers de la commune et les relier aux nouveaux pôles de transport facilitant l'intermodalité (...).*

Le **PADD** en vigueur est donc compatible avec le projet du GPE.
Le PLU de Morangis ne comporte pas d'orientations particulières d'aménagement.

En revanche, les zones A et UZ du découpage et le règlement qui leur est associé ne permettent pas la réalisation des éléments du projet qui y sont prévus .Il est donc nécessaire :

- de modifier ou compléter la rédaction de certains articles du règlement pour les rendre compatibles avec le projet du GPE,
- de créer un emplacement réservé pour permettre la réalisation de l'ouvrage annexe,
- de modifier le rapport de présentation, pour y insérer l'exposé des motifs des changements qui devront être apportés.

7.4 Modifications apportées

Il s'agit essentiellement d'ajouts aux articles correspondants du règlement (en italique). Sont à modifier les points suivants :

- pour la zone A : Le caractère dominant de la zone : "*cette zone à vocation agricole est protégée de toute urbanisation incompatible avec sa destination. Toutefois elle autorise les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*".

Les articles 1 (interdictions), 2 (autorisation), 6 (alignement), 7 (limites séparatives), selon la logique mentionnée ci-dessus en tête de cette partie du rapport d'enquête.

- pour la zone UZ : Le caractère dominant de la zone (...) plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly (...) "*Elle autorise également les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*".

L'article 7 (limites séparatives), selon la logique mentionnée ci-dessus en tête de cette partie du rapport d'enquête.

Les plans correspondant ont été mis à jour, faisant apparaître l'emplacement réservé n°9 de 2 000 m², destiné à "*la réalisation du réseau de transport du Grand Paris (ouvrage technique annexe)*".

7.5 Conclusions et avis de la commission d'enquête

Après analyse du dossier d'enquête et à l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que le dossier présenté au public est conforme à la réglementation,
- que le PADD du PLU de Morangis est compatible avec le projet,
- que les modifications proposées par la SGP au règlement et au plan du PLU sont peu importants,
- que ces modifications ne remettent pas en cause l'économie générale du PLU,
- que ces modifications n'ont pas d'incidence environnementale.

Elle constate également :

- l'intérêt public du projet de prolongement Sud de la ligne 14 du métro,
- que pour sa réalisation il est nécessaire d'adapter le PLU de Morangis.
- que cette mise en compatibilité entraîne des frais de mise à jour non négligeables.

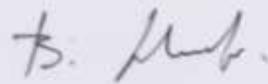
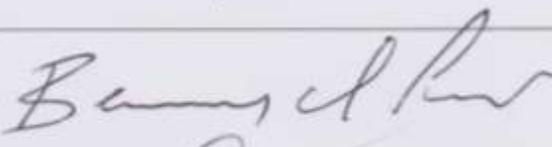
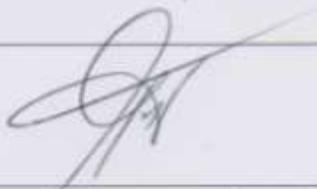
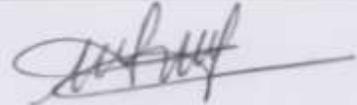
* * *

Sur la base de ces constats et considérations, la commission d'enquête émet un avis favorable à la modification du PLU de Morangis tel que le dossier de modification a été présenté en enquête publique.

Cet avis favorable est assorti d'une réserve : que les frais induits par cette modification soient assurés par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage.

Rapport remis le 30 octobre 2015 à la Préfecture d'Ile-de-France, Préfecture de Paris

Les membres de la commission d'enquête

Bernard SCHAEFER, président	
Bernard PANET, titulaire	
Jacky HAZAN, titulaire	
Nicole SOILLY, titulaire	
Philippe LEHEUP, titulaire	