

LIGNE 14 : OLYMPIADES < > AÉROPORT D'ORLY (LIGNE BLEUE)

LIGNE 14 SUD
DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIÈCE
1.2

Procès-verbaux des réunions
d'examen conjoint



PRÉFET DU VAL-DE-MARNE

**Réseau de transport public du Grand Paris
Tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly
Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

**Réunion d'examen conjoint interdépartementale
Val de Marne - Essonne**

19 février 2015

CHEVILLY-LARUE

PROCES-VERBAL

Personnes présentes

Réunion d'examen conjoint interdépartementale tenue sous la présidence de Mr Thierry LELEU, Préfet du Val-de-Marne.

	ORGANISME	SERVICE	NOM	FONCTION
Etat	Préfecture du Val-de-Marne		M. Christian ROCK	Secrétaire Général de la Préfecture du Val-de-Marne
		Sous-préfecture de L'Hay-les-Roses	Emmanuel MIGEON	Secrétaire Général de la sous-préfecture de L'Hay-les-Roses
		Direction des Relations avec les Collectivités Locales	Christophe LEGOUIX	Chef du bureau de l'urbanisme
	Préfecture de l'Essonne	Direction des Relations avec les Collectivités Locales	Danielle ANDRE	Suivi des affaires foncières – bureau des enquêtes publiques, des activités foncières et industrielles
	DRIEA	Service politique des transports	Stéphane MOLA	Responsable de la mission système de transport francilien-
		Unité territoriale du Val-de-Marne (UTEA 94)	Daniel MORLON	Directeur Territorial
		UTEA 94 - Service de la planification et de l'aménagement durable	Corinne CAMPS	Chef de service
		UTEA 94 - Service de la planification et de l'aménagement durable	Anne-Laure JEANNEZ	Chargée de mission
	DDT 91	Service Territoires et Prospective	Bélina NEUBERT	Référent territorial Nord
Communes	Chevilly-Larue	Service de l'urbanisme	Joëlle BRIGANT	Responsable du service
	L'Hay-les-Roses	service de l'aménagement urbain	Stéphane LEMOINE	Directeur
	Le Kremlin-Bicêtre	Service de l'urbanisme	Marielle DENAT	Responsable du service
	Morangis	Conseil municipal	Michel SIGNARBIEUX	Conseiller municipal délégué aux finances et au personnel communal
		Service de l'urbanisme	Stéphanie CHIOTTI	Chargée de mission

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
Communes	Villejuif	Direction de l'aménagement et de l'urbanisme	Véronique MONTON	Directrice
			Matthieu DOUERIN	Chargé de mission Plan Local d'Urbanisme et études urbaines
	Paray-Vieille-Poste		---	---
EPCI	Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne	Direction de l'Aménagement, des Déplacements et du Développement Durable	Sylvie MAZEL	Directrice
			Adélaïde VACHERAND	Chargée de mission mobilité durable
CG	Conseil général du Val-de-Marne	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements	Valentin NEURY	Chef de projets
Chambres Consulaires	Chambre de commerce et d'industrie du Val-de-Marne	Mission Consultative	Catherine LAINÉ	Responsable
	Chambre des métiers et de l'artisanat du Val-de-Marne	Pôle Développement Territorial	Elise MAINSANT	
Maîtrise d'ouvrage	Société du Grand Paris	Direction de la valorisation et du patrimoine	Gabriel CHARASSE	Chargé de mission urbanisme
		Direction des affaires juridiques	Naïla BOUKHELOUA	Juriste conseil
	Setec Orga (AMO)	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) auprès de la SGP	Amélie MONTPERT	AMO urbanisme
	Erea-conseil (AMO)	Pôle urbanisme, mobilités, aménagement	Philippe PARIS	Directeur

Préambule de M. Le Préfet

Monsieur Thierry LELEU, préfet du Val-de-Marne, accueille les participants à la présente réunion.

Concernant le calendrier de mise en œuvre du projet de ligne 14 sud, il rappelle la décision de Monsieur le Premier Ministre d'accélérer le prolongement de la ligne 14, en inscrivant le prolongement jusqu'à l'Aéroport d'Orly dans un calendrier de mise en service en 2024.

Cette décision, annoncée à la suite du Conseil des ministres du mercredi 9 juillet 2014, et évoquée également lors de la visite du Premier Ministre à Créteil le 13 Octobre 2014, permet de réaliser le prolongement au sud de la ligne 14 dans le cadre d'une seule opération et non pas en deux étapes, comme cela avait été prévu préalablement.

M. le préfet précise que la desserte de l'aéroport d'Orly par un moyen de transport performant est une demande forte des acteurs du territoire. Il souligne également que la réalisation au plus tôt d'une desserte de qualité entre le centre de Paris et l'aéroport d'Orly apparaît indispensable au regard de l'insuffisance de l'offre actuelle en transports en communs dans cette partie centrale du Val-de-Marne comme dans le nord du département de l'Essonne.

M. le préfet souligne que le prolongement au sud de la ligne 14 se fera entièrement en souterrain. Le projet prévoit la création de sept gares nouvelles, dont la gare de « Villejuif Institut Gustave Roussy » qui sera la gare la plus profonde de l'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Le projet traversera 11 communes : Paris (XIII^{ème} arrondissement), le Kremlin-Bicêtre, Arcueil, Villejuif, L'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Paray-Vieille Poste et Morangis, et sera implantée dans trois départements franciliens (Paris, le Val-de-Marne et l'Essonne).

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) doit être soumis à l'enquête publique à l'été 2015, afin que le décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la « ligne bleue / ligne 14 Sud » du réseau de transport public du Grand Paris, puisse être pris en Conseil d'Etat dans le courant de l'année 2016.

Dans ce cadre, la présente réunion interdépartementale d'examen conjoint propre à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes traversées, a pour objet de recueillir l'avis de l'ensemble des institutions concernées sur la mise en compatibilité des documents des cinq communes dont les documents d'urbanisme nécessitent des adaptations : Kremlin-Bicêtre, L'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais et Morangis.

Les échanges porteront sur les dossiers de mise en compatibilité transmis aux collectivités et aux personnes publiques associées le 30 janvier 2015 par la préfecture du Val-de-Marne. Ces dossiers constituent une pièce du dossier d'enquête préalable à la DUP du projet, et le procès-verbal de la présente réunion sera joint au dossier soumis à enquête publique.

Il s'agit d'une procédure très classique, bien connue par tous les participants, et qui a déjà été mise en œuvre en 2012 dans le Val-de-Marne pour permettre la réalisation de la ligne 15 Sud.

Monsieur le préfet précise enfin que les représentants de la Ville de Thiais sont excusés.

La parole sera libre pour tous.

Monsieur le préfet propose à la Société du Grand Paris de préciser le contenu de la présentation qui sera effectuée.

M. Gabriel CHARASSE, Chargé de mission à la Direction de la valorisation et du patrimoine de la Société du Grand Paris, le remercie et indique qu'elle sera composée de trois parties :

- Le rappel des caractéristiques du projet.
- La présentation de l'objet et de la méthodologie de la MECDU.
- La présentation des documents d'urbanisme mis en compatibilité et le recueil des avis des Personnes Publiques présentes.

Première partie : tronc commun

1 Les caractéristiques du projet

M. CHARASSE présente les principales caractéristiques de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express, reliant les gares de « *Olympiades* » à « *Aéroport d'Orly* ». Cette section, de 14 km d'infrastructure nouvelle en souterrain, relie 7 gares nouvelles et comprendra également la réalisation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), implanté à Morangis.

Sur l'ensemble du projet, 11 communes sont traversées, dont 5 sont concernées par une mise en compatibilité de leur document d'urbanisme. Trois départements sont ainsi concernés : Paris, Val-de-Marne et Essonne.

Concernant le périmètre du projet objet du dossier d'enquête publique préalable à DUP, M. CHARASSE rappelle les particularités suivantes :

- La réalisation la gare de « *Villejuif IGR* » est déjà incluse dans le périmètre de DUP relatif à la Ligne 15 Sud.
- Le périmètre du dossier de DUP de la Ligne 14 sud porte sur l'ensemble du volume de la gare « *Aéroport d'Orly* », incluant le gros œuvre de la future gare de correspondance avec la ligne verte / ligne 18.

Il rappelle également les principales raisons et objectifs du projet qui visent notamment à :

- Assurer une cohérence fonctionnelle à l'échelle du réseau du Grand Paris, en reliant le centre de la métropole parisienne à l'aéroport d'Orly ;
- Favoriser et soutenir les projets d'aménagement, de régénération urbaine et de développement économique engagés dans les secteurs desservis ;
- Favoriser l'égalité entre les territoires, par la création d'une nouvelle offre de transports en commun au service du territoire ;
- Améliorer la desserte des zones denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante
- Poursuivre l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, qui présentent des signes de saturation ;
- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en créant une alternative à la voiture individuelle ;

Sur le calendrier de la présente procédure, M. CHARASSE rappelle les grandes étapes suivies jusqu'à présent :

- Depuis le printemps 2014 : l'élaboration du dossier d'enquête avec les partenaires du projet (STIF, DRIEA, opérateurs ferroviaires, collectivités);
- La concertation renforcée de juin et juillet 2014, donnant lieu à des réunions publiques d'information et de concertation;
- En septembre 2014 : les réunions techniques avec les communes et les services de l'Etat sur la mise en compatibilité, permettant de consolider les dossiers.
- La transmission au Préfet de région par le Président du directoire de la Société du Grand Paris le 5 novembre 2014 suivi de la déclaration de complétude du dossier prononcée par le Préfet de région (après examen par DRIEA et DRIEE) le 19 novembre 2014.
- Dans le cadre de l'instruction administrative du dossier, la présente réunion d'examen conjoint constitue une étape importante car son procès-verbal doit être joint au dossier d'enquête afin que celui-ci soit complet.

Ces étapes s'inscrivent dans un objectif d'ouverture effective de l'enquête publique en juin 2015, afin de permettre une obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet en 2016.

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

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

Il rappelle que **tous les documents de planification urbaine sont concernés par la procédure**, étant précisé que :

- Aucun Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé ou en cours d'élaboration n'est concerné par le projet.
- le **Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013**, qui constitue le schéma directeur en vigueur à l'échelle régionale, **est explicitement compatible avec le projet**.

Les composantes du projet qui peuvent conduire à une mise en compatibilité sont les suivantes :

- **Les gares**, qui sont composées de deux parties :
 - La **partie souterraine de la gare** d'une dimension de 125 x 25 mètres environ, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances et les accès vers l'extérieur, ainsi que les locaux techniques et de services.
 - La **partie émergente** de la gare (bâtiment voyageur). Elle peut accueillir, outre les voyageurs, des commerces, des locaux techniques et de services, des postes de redressement électriques, des locaux destinés au stationnement vélos.
- **Le tunnel**, situé à des profondeurs variables à plus de 15 mètres sous le niveau du terrain naturel. Il permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation.
- **Les ouvrages techniques annexes** : puits de ventilation, accès pompiers (tous les 800 m), accès aux ouvrages d'épuisement, postes de redressement, etc. Ces ouvrages, sans élévation par rapport au niveau du sol, seront implantés le plus souvent dans des espaces publics.
- **Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR)** : installation indispensable à l'exploitation du réseau, le SMR permet le remisage des rames du métro et assure les fonctions de maintenance du matériel roulant.

La méthodologie appliquée pour les dossiers de mise en comptabilité a été définie en concertation avec la DRIEA, lors de l'établissement des dossiers pour la Ligne rouge – 15 Sud et pour les lignes 16/17/14 Nord

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

- Le rapport de présentation.
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et Orientations d'Aménagement dans les PLU.
- Le plan de zonage :

Il est précisé que l'outil de l'emplacement réservé n'a pas été retenu dans les dossiers pour l'implantation du projet dans les zones naturelles, urbaines ou à urbaniser ;

Ponctuellement des créations d'emplacements réservés ont été actées lorsque des émergences (ouvrages annexes) sont implantées au sein des zones agricoles (zones « A ») ;

Des ajustements ponctuels ont pu être réalisés sur des emplacements réservés au bénéfice d'autres projets, qui pourraient bloquer la réalisation de la Ligne 14 sud.

- Au sein des règlements de zones, des règles spécifiques aux « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » ont pu être insérés au sein des articles suivants:

des articles 1 et 2 pour toutes les zones traversées (en surface ou en souterrain)

des articles 6, 7, 9, 10, 12 et 13 pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes ou des gares (souterraines ou émergentes).

Il est précisé qu'à la suite de l'approbation de la loi ALUR, les dispositions des articles 5 (taille minimale des parcelles) et 14 (Coefficient d'occupation des sols - COS) ne sont plus examinés car devenus sans objet.

Enfin, le travail a été conduit avec le souci constant de sécuriser la procédure en étant vigilant sur :

- La bonne prise en compte des dernières dates d'approbation des procédures d'évolution des documents analysés.
- La complétude des pièces analysées (notamment les annexes ou les plans des protections patrimoniales).
- L'identification des éventuels recours susceptibles de faire l'objet de jugements ou arrêts dans les prochains mois.

Deuxième partie : Présentation de la procédure sur la commune de Chevilly-Larue

La mise en compatibilité porte sur le PLU approuvé le 27 mars 2012 ayant fait l'objet d'une dernière évolution sous la forme d'une mise en compatibilité, dans le cadre du projet de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du « Triangle des Meuniers » déclaré d'utilité publique, le 26 mars 2013.

1 L'impact du projet sur la commune

Melle MONTPERT précise que la commune est concernée par :

- La section souterraine courante de l'infrastructure.
- La gare de « MIN Porte de Thiais ».
- Deux ouvrages techniques annexes « Petit Leroy » et « Hochdorf »

Plusieurs zones du PLU sont concernées par le projet :

- La **zone UB** (secteur UBb) : Il s'agit d'une « zone où sont implantés en grande majorité des immeubles d'habitation collective, y sont également admises les activités compatibles avec la destination dominante d'habitation ». Elle est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.
- La **zone UC** (secteurs UCa, UCb et UCc) : il s'agit d'une « zone peu dense destinée principalement à l'habitation à dominante individuelle, sous la forme de constructions en ordre discontinu implantées sur du parcellaire de petit taille ». Elle est seulement concernée par l'infrastructure en souterrain.
- La **zone UD** (secteur UDb) : il s'agit d'une « zone d'habitat semi-dense sous la forme de constructions relativement basses en ordre discontinu implantées sur un parcellaire de petite taille ». Elle est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.
- La **zone UE** : Il s'agit d'une zone « d'habitations basses de type pavillonnaire implantées sur un parcellaire de taille variable. Néanmoins y sont admis, dans la mesure où ils n'apportent pas de nuisances, les commerces de détail et les activités économiques ». Elle est concernée par une section courante de l'infrastructure en souterrain et par un ouvrage technique annexe « Hochdorf ».
- La **zone UF** (secteur UFa) : Il s'agit d'une « zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts de commerces, d'activités tertiaires ». Elle est aussi uniquement concernée par une section courante de l'infrastructure en souterrain.
- La **zone UM** : Il s'agit d'une « zone figurant dans l'ancien document d'urbanisme comme zone hors POS, et qui comprend le MIN, ses annexes, une partie de la zone Eurodelta ». Elle est concernée par une section courante de l'infrastructure en souterrain et par une partie des emprises souterraines de la gare « MIN – Porte de Thiais ».
- La **zone UN** : Il s'agit d'une « zone destinée à l'implantation d'équipements publics ou aux équipements collectifs d'intérêt général, dont les normes de constructions ne correspondent pas aux règles habituelles des zones urbaines ». Elle est concernée par une section courante de l'infrastructure en souterrain et, elle aussi, par une partie des emprises souterraines de la gare « MIN – Porte de Thiais ».
- La **zone UT** : Cette zone correspond à « des terrains destinés à l'implantation d'activités économiques dans une partie du site dénommé « Triangle des meuniers ». Elle est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.

- **La zone N** : Il s'agit d'une « zone destinée à l'implantation d'espaces verts ou de loisirs, de jardins familiaux ou de grands équipements intercommunaux, à protéger du fait de la qualité du site et du paysage ». Elle est concernée par une section courante de l'infrastructure en souterrain. L'ouvrage technique annexe « Petit Leroy », situé dans cette zone, est implanté sur emprise publique (sous voirie).

2 Évolutions apportées au PLU de Chevilly-Larue

Le **rapport de présentation** a été complété par un exposé des motifs des changements apportés par la procédure de Mise en Compatibilité avec les Documents d'Urbanisme (MECDU) conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme.

Dans le **règlement**, les modifications ne concernent que **les zones UE, UM, UN et N** et sont les suivantes :

- Dans la **zone UE** sont modifiés :

L'article 9 afin d'autoriser pour les constructions et installations nécessaires au Réseau de Transports du Grand Paris (RTGP) de porter le coefficient d'emprise au sol à 100 %.

L'article 13 afin d'exempter les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations concernant les surfaces minimum à conserver en espaces verts, qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet.

- Dans la **zone UM** sont modifiés :

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

L'article 9 afin d'autoriser pour les constructions et installations nécessaires au RTGP de porter le coefficient d'emprise au sol à 100 %.

- Dans la **zone UN** sont modifiés :

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

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

- Dans la **zone N** est modifié :

L'article 2 afin d'autoriser explicitement les éléments constitutifs du projet dans la zone parmi les équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.

Sur le **plan de zonage**, la modification apportée est la suivante :

- **l'Espace Paysager à Protéger (EPP)** d'une superficie de 400 m², couvrant le square « Hochdorf » au titre de l'article L123-1-5-III-2° (ancien L.123-1-5-7) du Code de l'Urbanisme est supprimé pour permettre l'implantation de l'ouvrage technique annexe « Hochdorf ».

Temps d'échanges

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

La Ville de Chevilly-Larue n'a pas de remarques sur le contenu du dossier.

Toutefois, elle souhaite émettre des observations sur quelques points du projet :

- La ville prend acte que pour les besoins des travaux l'Espace Paysager à Protéger couvrant le square « Hochdorf » sera complètement supprimé, elle souhaite qu'en phase définitive une partie du square soit maintenue.
- Concernant les articles UM 12 et UN 12 liés à la gare « MIN Porte de Thiais » (ZAC du Triangle), la ville attire l'attention de la SGP sur le besoin d'une réflexion globale sur les besoins en stationnement compte tenu de l'arrivée de la gare et des projets prévus dans le cadre de la ZAC, réflexion qui ne semble pas être prise dans ce cadre réglementaire.
- Pour l'ouvrage « Petit Leroy », elle souligne les difficultés d'accès et de circulation que pourront engendrer les emprises du chantier. Il faudra être particulièrement vigilant sur la bonne gestion de la circulation sur les voies impactées pendant les travaux.

Monsieur le préfet rappelle que la future gare est aussi liée au projet de Cité de la Gastronomie et qu'il conviendra ici de poursuivre la concertation avec les services de l'État sur les différents aspects du projet.

M. CHARASSE de la Société du Grand Paris apporte, pour sa part, les réponses suivantes aux interrogations de la Ville :

- Concernant le square « Hochdorf », la définition du projet correspond à un stade amont, issu des études préliminaires d'infrastructure. Dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre du projet, il sera possible de définir avec précision les emprises définitives de l'ouvrage. Sur cette base, il sera alors possible d'indiquer ultérieurement à la Ville les espaces sur lesquels un square pourrait être réaménagé, et la protection paysagère à nouveau instituée. La SGP prend note de ces attentes de la Ville.
- Pour la question du stationnement, l'approche pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme vise à ne pas bloquer le projet du fait de demandes de places de stationnement par tranche de surface de plancher. En effet, pour les surfaces construites dans une gare *stricto sensu*, il n'y a pas nécessairement les mêmes besoins que pour des logements, bureaux, ou commerces. De ce fait, la réponse aux besoins futurs en stationnement a vocation à être conduite dans un cadre partenarial plus large, portant sur l'intermodalité dans le quartier.
- Pour les emprises de chantier : l'avancement futur des études de maîtrise d'œuvre du projet permettra d'affiner l'appréciation des incidences du projet en phase chantier et des mesures éventuelles d'atténuation, en concertation avec les services de la Ville.

Monsieur le préfet prend acte de ces éléments d'information.

Intervention des autres Personnes Publiques Associées

Monsieur le préfet propose aux personnes publiques n'ayant pas encore eu l'occasion de s'exprimer sur le dossier d'intervenir à présent.

Il note la présence des Ville de Villejuif et de Paray-Vieille-Poste dont les documents d'urbanisme ne sont pas concernés par la mise en compatibilité et les invite à intervenir.

La représentante de la ville de Villejuif indique que l'ancien POS de Villejuif avait été visé par la procédure de mise en compatibilité pour la ligne 15 sud. La révision du POS valant élaboration du PLU avait permis de disposer d'un document compatible avec la ligne 14 sud et avec la ligne 15 sud. La révision du PLU actuellement en cours permettra également d'aboutir à un document compatible.

M. CHARASSE confirme que la SGP avait été associée en tant que personne publique, permettant d'aboutir à un PLU compatible avant l'obtention de la DUP, et précise que la SGP reste à disposition de la ville pour constater la compatibilité du nouveau PLU.

Le représentant de la ville de Paray-Vieille-Poste indique ne pas avoir d'observations à formuler.

Monsieur le préfet prend acte. Il invite les autres collectivités présentes à exprimer leurs observations.

Le représentant de la Communauté d'Agglomération « Les Portes de l'Essonne » souligne qu'indépendamment de la problématique d'une nouvelle gare à Morangis, la question du stationnement des actifs du futur SMR (environ 200 personnes) est une question de première importance.

M. CHARASSE de la Société du Grand Paris précise que cette problématique a bien été identifiée dans le projet de SMR.

Sollicités successivement par Monsieur le préfet, les représentants du Conseil Général du Val-de-Marne, de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Val-de-Marne et de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Val-de-Marne et des Services de l'État indiquent ne pas avoir d'observation à formuler.

Monsieur le préfet en prend acte et, après avoir remercié les participants, clôt la réunion.

Pour le Préfet et par délégation,
le Secrétaire Général,



Christian ROCK



PRÉFET DU VAL-DE-MARNE

**Réseau de transport public du Grand Paris
Tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly
Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

**Réunion d'examen conjoint interdépartementale
Val de Marne - Essonne**

19 février 2015

KREMLIN-BICETRE

PROCES-VERBAL

Personnes présentes

Réunion d'examen conjoint interdépartementale tenue sous la présidence de Mr Thierry LELEU, Préfet du Val-de-Marne.

	ORGANISME	SERVICE	NOM	FONCTION
Etat	Préfecture du Val-de-Marne		M. Christian ROCK	Secrétaire Général de la Préfecture du Val-de-Marne
		Sous-préfecture de L'Haÿ-les-Roses	Emmanuel MIGEON	Secrétaire Général de la sous-préfecture de L'Haÿ-les-Roses
		Direction des Relations avec les Collectivités Locales	Christophe LEGOUIX	Chef du bureau de l'urbanisme
	Préfecture de l'Essonne	Direction des Relations avec les Collectivités Locales	Danielle ANDRE	Suivi des affaires foncières – bureau des enquêtes publiques, des activités foncières et industrielles
	DRIEA	Service politique des transports	Stéphane MOLA	Responsable de la mission système de transport francilien-
		Unité territoriale du Val-de-Marne (UTEA 94)	Daniel MORLON	Directeur Territorial
		UTEA 94 - Service de la planification et de l'aménagement durable	Corinne CAMPS	Chef de service
		UTEA 94 - Service de la planification et de l'aménagement durable	Anne-Laure JEANNEZ	Chargée de mission
	DDT 91	Service Territoires et Prospective	Bélina NEUBERT	Référent territorial Nord
Communes	Chevilly-Larue	Service de l'urbanisme	Joëlle BRIGANT	Responsable du service
	L'Haÿ-les-Roses	service de l'aménagement urbain	Stéphane LEMOINE	Directeur
	Le Kremlin-Bicêtre	Service de l'urbanisme	Marielle DENAT	Responsable du service
	Morangis	Conseil municipal	Michel SIGNARBIEUX	Conseiller municipal délégué aux finances et au personnel communal
		Service de l'urbanisme	Stéphanie CHIOTTI	Chargée de mission

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
Communes	Villejuif	Direction de l'aménagement et de l'urbanisme	Véronique MONTON	Directrice
			Matthieu DOUERIN	Chargé de mission Plan Local d'Urbanisme et études urbaines
	Paray-Vieille-Poste		---	---
EPCI	Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne	Direction de l'Aménagement, des Déplacements et du Développement Durable	Sylvie MAZEL	Directrice
			Adélaïde VACHERAND	Chargée de mission mobilité durable
CG	Conseil général du Val-de-Marne	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements	Valentin NEURY	Chef de projets
Chambres Consulaires	Chambre de commerce et d'industrie du Val-de-Marne	Mission Consultative	Catherine LAINÉ	Responsable
	Chambre des métiers et de l'artisanat du Val-de-Marne	Pôle Développement Territorial	Elise MAINSANT	
Maîtrise d'ouvrage	Société du Grand Paris	Direction de la valorisation et du patrimoine	Gabriel CHARASSE	Chargé de mission urbanisme
		Direction des affaires juridiques	Naïla BOUKHELOUA	Juriste conseil
	Setec Orga (AMO)	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) auprès de la SGP	Amélie MONTPERT	AMO urbanisme
	Erea-conseil (AMO)	Pôle urbanisme, mobilités, aménagement	Philippe PARIS	Directeur

Préambule de M. Le Préfet

Monsieur Thierry LELEU, préfet du Val-de-Marne, accueille les participants à la présente réunion.

Concernant le calendrier de mise en œuvre du projet de ligne 14 sud, il rappelle la décision de Monsieur le Premier Ministre d'accélérer le prolongement de la ligne 14, en inscrivant le prolongement jusqu'à l'Aéroport d'Orly dans un calendrier de mise en service en 2024.

Cette décision, annoncée à la suite du Conseil des ministres du mercredi 9 juillet 2014, et évoquée également lors de la visite du Premier Ministre à Créteil le 13 Octobre 2014, permet de réaliser le prolongement au sud de la ligne 14 dans le cadre d'une seule opération et non pas en deux étapes, comme cela avait été prévu préalablement.

M. le préfet précise que la desserte de l'aéroport d'Orly par un moyen de transport performant est une demande forte des acteurs du territoire. Il souligne également que la réalisation au plus tôt d'une desserte de qualité entre le centre de Paris et l'aéroport d'Orly apparaît indispensable au regard de l'insuffisance de l'offre actuelle en transports en communs dans cette partie centrale du Val-de-Marne comme dans le nord du département de l'Essonne.

M. le préfet souligne que le prolongement au sud de la ligne 14 se fera entièrement en souterrain. Le projet prévoit la création de sept gares nouvelles, dont la gare de « Villejuif Institut Gustave Roussy » qui sera la gare la plus profonde de l'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Le projet traversera 11 communes : Paris (XIII^{ème} arrondissement), le Kremlin-Bicêtre, Arcueil, Villejuif, L'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Paray-Vieille Poste et Morangis, et sera implantée dans trois départements franciliens (Paris, le Val-de-Marne et l'Essonne).

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) doit être soumis à l'enquête publique à l'été 2015, afin que le décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la « ligne bleue / ligne 14 Sud » du réseau de transport public du Grand Paris, puisse être pris en Conseil d'Etat dans le courant de l'année 2016.

Dans ce cadre, la présente réunion interdépartementale d'examen conjoint propre à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes traversées, a pour objet de recueillir l'avis de l'ensemble des institutions concernées sur la mise en compatibilité des documents des cinq communes dont les documents d'urbanisme nécessitent des adaptations : Kremlin-Bicêtre, L'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais et Morangis.

Les échanges porteront sur les dossiers de mise en compatibilité transmis aux collectivités et aux personnes publiques associées le 30 janvier 2015 par la préfecture du Val-de-Marne. Ces dossiers constituent une pièce du dossier d'enquête préalable à la DUP du projet, et le procès-verbal de la présente réunion sera joint au dossier soumis à enquête publique.

Il s'agit d'une procédure très classique, bien connue par tous les participants, et qui a déjà été mise en œuvre en 2012 dans le Val-de-Marne pour permettre la réalisation de la ligne 15 Sud.

Monsieur le préfet précise enfin que les représentants de la Ville de Thiais sont excusés.

La parole sera libre pour tous.

Monsieur le préfet propose à la Société du Grand Paris de préciser le contenu de la présentation qui sera effectuée.

M. Gabriel CHARASSE, Chargé de mission à la Direction de la valorisation et du patrimoine de la Société du Grand Paris, le remercie et indique qu'elle sera composée de trois parties :

- Le rappel des caractéristiques du projet.
- La présentation de l'objet et de la méthodologie de la MECDU.
- La présentation des documents d'urbanisme mis en compatibilité et le recueil des avis des Personnes Publiques présentes.

Première partie : tronc commun

1 Les caractéristiques du projet

M. CHARASSE présente les principales caractéristiques de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express, reliant les gares de « *Olympiades* » à « *Aéroport d'Orly* ». Cette section, de 14 km d'infrastructure nouvelle en souterrain, relie 7 gares nouvelles et comprendra également la réalisation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), implanté à Morangis.

Sur l'ensemble du projet, 11 communes sont traversées, dont 5 sont concernées par une mise en compatibilité de leur document d'urbanisme. Trois départements sont ainsi concernés : Paris, Val-de-Marne et Essonne.

Concernant le périmètre du projet objet du dossier d'enquête publique préalable à DUP, M. CHARASSE rappelle les particularités suivantes :

- La réalisation la gare de « *Villejuif IGR* » est déjà incluse dans le périmètre de DUP relatif à la Ligne 15 Sud.
- Le périmètre du dossier de DUP de la Ligne 14 sud porte sur l'ensemble du volume de la gare « *Aéroport d'Orly* », incluant le gros œuvre de la future gare de correspondance avec la ligne verte / ligne 18.

Il rappelle également les principales raisons et objectifs du projet qui visent notamment à :

- Assurer une cohérence fonctionnelle à l'échelle du réseau du Grand Paris, en reliant le centre de la métropole parisienne à l'aéroport d'Orly ;
- Favoriser et soutenir les projets d'aménagement, de régénération urbaine et de développement économique engagés dans les secteurs desservis ;
- Favoriser l'égalité entre les territoires, par la création d'une nouvelle offre de transports en commun au service du territoire ;
- Améliorer la desserte des zones denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante
- Poursuivre l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, qui présentent des signes de saturation ;
- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en créant une alternative à la voiture individuelle ;

Sur le calendrier de la présente procédure, M. CHARASSE rappelle les grandes étapes suivies jusqu'à présent :

- Depuis le printemps 2014 : l'élaboration du dossier d'enquête avec les partenaires du projet (STIF, DRIEA, opérateurs ferroviaires, collectivités);
- La concertation renforcée de juin et juillet 2014, donnant lieu à des réunions publiques d'information et de concertation;
- En septembre 2014 : les réunions techniques avec les communes et les services de l'Etat sur la mise en compatibilité, permettant de consolider les dossiers.
- La transmission au Préfet de région par le Président du directoire de la Société du Grand Paris le 5 novembre 2014 suivi de la déclaration de complétude du dossier prononcée par le Préfet de région (après examen par DRIEA et DRIEE) le 19 novembre 2014.
- Dans le cadre de l'instruction administrative du dossier, la présente réunion d'examen conjoint constitue une étape importante car son procès-verbal doit être joint au dossier d'enquête afin que celui-ci soit complet.

Ces étapes s'inscrivent dans un objectif d'ouverture effective de l'enquête publique en juin 2015, afin de permettre une obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet en 2016.

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

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

Il rappelle que **tous les documents de planification urbaine sont concernés par la procédure**, étant précisé que :

- Aucun Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé ou en cours d'élaboration n'est concerné par le projet.
- le **Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013**, qui constitue le schéma directeur en vigueur à l'échelle régionale, **est explicitement compatible avec le projet**.

Les composantes du projet qui peuvent conduire à une mise en compatibilité sont les suivantes :

- **Les gares**, qui sont composées de deux parties :
 - La **partie souterraine de la gare** d'une dimension de 125 x 25 mètres environ, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances et les accès vers l'extérieur, ainsi que les locaux techniques et de services.
 - La **partie émergente de la gare** (bâtiment voyageur). Elle peut accueillir, outre les voyageurs, des commerces, des locaux techniques et de services, des postes de redressement électriques, des locaux destinés au stationnement vélos.
- Le **tunnel**, situé à des profondeurs variables à plus de 15 mètres sous le niveau du terrain naturel. Il permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation.
- Les **ouvrages techniques annexes** : puits de ventilation, accès pompiers (tous les 800 m), accès aux ouvrages d'épuisement, postes de redressement, etc. Ces ouvrages, sans élévation par rapport au niveau du sol, seront implantés le plus souvent dans des espaces publics.
- Le **Site de Maintenance et de Remisage (SMR)** : installation indispensable à l'exploitation du réseau, le SMR permet le remisage des rames du métro et assure les fonctions de maintenance du matériel roulant.

La méthodologie appliquée pour les dossiers de mise en compatibilité a été définie en concertation avec la DRIEA, lors de l'établissement des dossiers pour la Ligne rouge – 15 Sud et pour les lignes 16/17/14 Nord

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

- Le rapport de présentation.
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et Orientations d'Aménagement dans les PLU.
- Le plan de zonage :

Il est précisé que l'outil de l'emplacement réservé n'a pas été retenu dans les dossiers pour l'implantation du projet dans les zones naturelles, urbaines ou à urbaniser ;

Ponctuellement des créations d'emplacements réservés ont été actées lorsque des émergences (ouvrages annexes) sont implantées au sein des zones agricoles (zones « A ») ;

Des ajustements ponctuels ont pu être réalisés sur des emplacements réservés au bénéfice d'autres projets, qui pourraient bloquer la réalisation de la Ligne 14 sud.

- Au sein des règlements de zones, des règles spécifiques aux « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » ont pu être insérés au sein des articles suivants:

des articles 1 et 2 pour toutes les zones traversées (en surface ou en souterrain)

des articles 6, 7, 9, 10, 12 et 13 pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes ou des gares (souterraines ou émergentes).

Il est précisé qu'à la suite de l'approbation de la loi ALUR, les dispositions des articles 5 (taille minimale des parcelles) et 14 (Coefficient d'occupation des sols - COS) ne sont plus examinés car devenus sans objet.

Enfin, le travail a été conduit avec le souci constant de sécuriser la procédure en étant vigilant sur :

- La bonne prise en compte des dernières dates d'approbation des procédures d'évolution des documents analysés.
- La complétude des pièces analysées (notamment les annexes ou les plans des protections patrimoniales).
- L'identification des éventuels recours susceptibles de faire l'objet de jugements ou arrêts dans les prochains mois.

Deuxième partie :

Présentation de la procédure sur la commune de Kremlin-Bicêtre

La mise en compatibilité porte sur le PLU approuvé le 20 octobre 2005 ayant fait l'objet d'une dernière évolution sous la forme d'une modification approuvée le 16 décembre 2014.

1 L'implantation du projet sur la commune

Melle MONTPERT précise que la commune est concernée par :

- La section souterraine courante de l'infrastructure.
- La gare de « Kremlin Bicêtre Hôpital »
- Deux ouvrages techniques annexes : « Jules Guesde » et « Marcel Sembat ».

Plusieurs zones du PLU sont concernées par le projet :

- La **zone UA** (UAa, UAb et UAb1) : Il s'agit d'une « zone dense présentant une mixité d'immeubles d'habitation et d'activités économiques dont les constructions sont en grande majorité édifiées en ordre continu ». Elle est traversée par l'infrastructure en souterrain et est concernée par une partie de l'emprise souterraine de la gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital » et un ouvrage technique annexe (Jules Guesde).
- La **zone UB** (secteur UBa) : il s'agit d'une « zone d'habitation sous la forme d'immeubles collectifs, peuvent y être autorisés les commerces et les activités dans la mesure où ils sont compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement ». Elle est concernée par l'infrastructure en souterrain et un ouvrage technique annexe (Marcel Sembat).
- La **zone UE** : il s'agit d'une « zone à dominante d'habitat de type pavillonnaire, y sont admis les équipements publics, et sous certaines conditions les petites activités y sont tolérées ». Elle est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.
- La **zone UN** : Il s'agit d'une « zone destinée à l'implantation d'équipements publics ou aux équipements collectifs d'intérêt général dont les normes de constructions ne correspondent pas aux règles habituelles des zones urbaines » (site hospitalier de Bicêtre). Elle est concernée par une section courante de l'infrastructure en souterrain et par l'implantation de la gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital » et de son emprise souterraine.

2 Évolutions apportées au PLU de Kremlin-Bicêtre

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

Dans le **règlement**, les modifications ne concernent que les **zones UB et UN** et sont les suivantes :

- Dans la **zone UB** sont modifiés :
L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au Réseau de Transport public du Grand Paris (RTGP), d'adapter 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 d'exempter les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations concernant l'abattage d'arbres qui sont incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet.

■ Dans la **zone UN** sont modifiés :

L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limite séparative ou à respecter un retrait de 1 m au minimum.

L'article 9 afin d'autoriser pour les constructions et installations nécessaires au RTGP de porter le coefficient d'emprise au sol à 100 %.

L'article 13 afin d'exempter les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations de compensation concernant l'abattage d'arbres et une surface minimum à conserver en pleine terre, qui sont incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet.

3 Temps d'échanges

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

La Ville du Kremlin-Bicêtre indique que sur le contenu même des évolutions proposées par le dossier, la Ville n'a pas de remarques à formuler car celles-ci ont fait l'objet d'échanges préparatoires avec la Société du Grand Paris.

Elle a bien noté, en outre, que le travail a été conduit en prenant en compte la dernière modification du PLU, approuvée le 16 décembre 2014.

Elle informe enfin la Société du Grand Paris de la révision générale du PLU lancée par délibération du 26 juin 2014 qui est entrée dans une phase active : une première réunion de concertation avec la population s'est déroulée le 10 février 2015 et une première réunion de travail avec les Personnes Publiques Associées, dont la Société du Grand Paris, sur le diagnostic est intervenue le 12 février.

Le calendrier de cette révision est resserré, la Ville vise une approbation en Conseil Municipal en décembre 2015.

M. CHARASSE de la Société du Grand Paris souligne que la SGP participera en tant que personne publique associée à la révision du PLU, afin d'aboutir à un document compatible avec le projet.

Il est précisé que si le PLU issu de la révision, tenant compte de l'implantation du projet, est approuvé et purgé de tout recours avant l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet, le présent dossier de mise en compatibilité devient sans objet, comme cela est prévu par les textes.

La Ville exprime son accord avec cette démarche et la nécessité de mise en cohérence des différents calendriers. Le cas échéant, la ville intégrera les éléments nécessaires pour permettre la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.

La sous-préfecture n'a pas observation sur le dossier.

Monsieur le préfet prend acte de ces éléments d'information.

Intervention des autres Personnes Publiques Associées

Monsieur le préfet propose aux personnes publiques n'ayant pas encore eu l'occasion de s'exprimer sur le dossier d'intervenir à présent.

Il note la présence des Ville de Villejuif et de Paray-Vieille-Poste dont les documents d'urbanisme ne sont pas concernés par la mise en compatibilité et les invite à intervenir.

La représentante de la ville de Villejuif indique que l'ancien POS de Villejuif avait été visé par la procédure de mise en compatibilité pour la ligne 15 sud. La révision du POS valant élaboration du PLU avait permis de disposer d'un document compatible avec la ligne 14 sud et avec la ligne 15 sud. La révision du PLU actuellement en cours permettra également d'aboutir à un document compatible.

M. CHARASSE confirme que la SGP avait été associée en tant que personne publique, permettant d'aboutir à un PLU compatible avant l'obtention de la DUP, et précise que la SGP reste à disposition de la ville pour constater la compatibilité du nouveau PLU.

Le représentant de la ville de Paray-Vieille-Poste indique ne pas avoir d'observations à formuler.

Monsieur le préfet prend acte. Il invite les autres collectivités présentes à exprimer leurs observations.

Le représentant de la Communauté d'Agglomération « Les Portes de l'Essonne » souligne qu'indépendamment de la problématique d'une nouvelle gare à Morangis, la question du stationnement des actifs du futur SMR (environ 200 personnes) est une question de première importance.

M. CHARASSE de la Société du Grand Paris précise que cette problématique a bien été identifiée dans le projet de SMR.

Sollicités successivement par Monsieur le préfet, les représentants du Conseil Général du Val-de-Marne, de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Val-de-Marne et de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Val-de-Marne et des Services de l'État indiquent ne pas avoir d'observation à formuler.

Monsieur le préfet en prend acte et, après avoir remercié les participants, clôt la réunion.





PRÉFET DU VAL-DE-MARNE

**Réseau de transport public du Grand Paris
Tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly
Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

**Réunion d'examen conjoint interdépartementale
Val de Marne - Essonne**

19 février 2015

L'HAÏ- LES - ROSES

PROCES-VERBAL

Personnes présentes

Réunion d'examen conjoint interdépartementale tenue sous la présidence de Mr Thierry LELEU, Préfet du Val-de-Marne.

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
Etat	Préfecture du Val-de-Marne		M. Christian ROCK	Secrétaire Général de la Préfecture du Val-de-Marne
		Sous-préfecture de L'Haÿ-les-Roses	Emmanuel MIGEON	Secrétaire Général de la sous-préfecture de L'Haÿ-les-Roses
		Direction des Relations avec les Collectivités Locales	Christophe LEGOUIX	Chef du bureau de l'urbanisme
	Préfecture de l'Essonne	Direction des Relations avec les Collectivités Locales	Danielle ANDRE	Suivi des affaires foncières – bureau des enquêtes publiques, des activités foncières et industrielles
	DRIEA	Service politique des transports	Stéphane MOLA	Responsable de la mission système de transport francilien-
		Unité territoriale du Val-de-Marne (UTEA 94)	Daniel MORLON	Directeur Territorial
		UTEA 94 - Service de la planification et de l'aménagement durable	Corinne CAMPS	Chef de service
		UTEA 94 - Service de la planification et de l'aménagement durable	Anne-Laure JEANNEZ	Chargée de mission
	DDT 91	Service Territoires et Prospective	Bélina NEUBERT	Référent territorial Nord
	Communes	Chevilly-Larue	Service de l'urbanisme	Joëlle BRIGANT
		L'Haÿ-les-Roses	service de l'aménagement urbain	Stéphane LEMOINE
		Le Kremlin-Bicêtre	Service de l'urbanisme	Marielle DENAT
		Morangis	Conseil municipal	Conseiller municipal délégué aux finances et au personnel communal
			Service de l'urbanisme	Stéphanie CHIOTTI

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
Communes	Villejuif	Direction de l'aménagement et de l'urbanisme	Véronique MONTON	Directrice
			Matthieu DOUERIN	Chargé de mission Plan Local d'Urbanisme et études urbaines
	Paray-Vieille-Poste			---
EPCI	Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne	Direction de l'Aménagement, des Déplacements et du Développement Durable	Sylvie MAZEL	Directrice
			Adélaïde VACHERAND	Chargée de mission mobilité durable
CG	Conseil général du Val-de-Marne	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements	Valentin NEURY	Chef de projets
Chambres Consulaires	Chambre de commerce et d'industrie du Val-de-Marne	Mission Consultative	Catherine LAINÉ	Responsable
	Chambre des métiers et de l'artisanat du Val-de-Marne	Pôle Développement Territorial	Elise MAINSANT	
Maîtrise d'ouvrage	Société du Grand Paris	Direction de la valorisation et du patrimoine	Gabriel CHARASSE	Chargé de mission urbanisme
		Direction des affaires juridiques	Naïla BOUKHELOUA	Juriste conseil
	Setec Orga (AMO)	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) auprès de la SGP	Amélie MONTPERT	AMO urbanisme
	Erea-conseil (AMO)	Pôle urbanisme, mobilités, aménagement	Philippe PARIS	Directeur

Préambule de M. Le Préfet

Monsieur Thierry LELEU, préfet du Val-de-Marne, accueille les participants à la présente réunion.

Concernant le calendrier de mise en œuvre du projet de ligne 14 sud, il rappelle la décision de Monsieur le Premier Ministre d'accélérer le prolongement de la ligne 14, en inscrivant le prolongement jusqu'à l'Aéroport d'Orly dans un calendrier de mise en service en 2024.

Cette décision, annoncée à la suite du Conseil des ministres du mercredi 9 juillet 2014, et évoquée également lors de la visite du Premier Ministre à Créteil le 13 Octobre 2014, permet de réaliser le prolongement au sud de la ligne 14 dans le cadre d'une seule opération et non pas en deux étapes, comme cela avait été prévu préalablement.

M. le préfet précise que la desserte de l'aéroport d'Orly par un moyen de transport performant est une demande forte des acteurs du territoire. Il souligne également que la réalisation au plus tôt d'une desserte de qualité entre le centre de Paris et l'aéroport d'Orly apparaît indispensable au regard de l'insuffisance de l'offre actuelle en transports en communs dans cette partie centrale du Val-de-Marne comme dans le nord du département de l'Essonne.

M. le préfet souligne que le prolongement au sud de la ligne 14 se fera entièrement en souterrain. Le projet prévoit la création de sept gares nouvelles, dont la gare de « Villejuif Institut Gustave Roussy » qui sera la gare la plus profonde de l'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Le projet traversera 11 communes : Paris (XIII^{ème} arrondissement), le Kremlin-Bicêtre, Arcueil, Villejuif, L'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Paray-Vieille Poste et Morangis, et sera implantée dans trois départements franciliens (Paris, le Val-de-Marne et l'Essonne).

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) doit être soumis à l'enquête publique à l'été 2015, afin que le décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la « ligne bleue / ligne 14 Sud » du réseau de transport public du Grand Paris, puisse être pris en Conseil d'Etat dans le courant de l'année 2016.

Dans ce cadre, la présente réunion interdépartementale d'examen conjoint propre à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes traversées, a pour objet de recueillir l'avis de l'ensemble des institutions concernées sur la mise en compatibilité des documents des cinq communes dont les documents d'urbanisme nécessitent des adaptations : Kremlin-Bicêtre, L'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais et Morangis.

Les échanges porteront sur les dossiers de mise en compatibilité transmis aux collectivités et aux personnes publiques associées le 30 janvier 2015 par la préfecture du Val-de-Marne. Ces dossiers constituent une pièce du dossier d'enquête préalable à la DUP du projet, et le procès-verbal de la présente réunion sera joint au dossier soumis à enquête publique.

Il s'agit d'une procédure très classique, bien connue par tous les participants, et qui a déjà été mise en œuvre en 2012 dans le Val-de-Marne pour permettre la réalisation de la ligne 15 Sud.

Monsieur le préfet précise enfin que les représentants de la Ville de Thiais sont excusés.

La parole sera libre pour tous.

Monsieur le préfet propose à la Société du Grand Paris de préciser le contenu de la présentation qui sera effectuée.

M. Gabriel CHARASSE, Chargé de mission à la Direction de la valorisation et du patrimoine de la Société du Grand Paris, le remercie et indique qu'elle sera composée de trois parties :

- Le rappel des caractéristiques du projet.
- La présentation de l'objet et de la méthodologie de la MECDU.
- La présentation des documents d'urbanisme mis en compatibilité et le recueil des avis des Personnes Publiques présentes.

Première partie : tronc commun

1 Les caractéristiques du projet

M. CHARASSE présente les principales caractéristiques de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express, reliant les gares de « *Olympiades* » à « *Aéroport d'Orly* ». Cette section, de 14 km d'infrastructure nouvelle en souterrain, relie 7 gares nouvelles et comprendra également la réalisation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), implanté à Morangis.

Sur l'ensemble du projet, 11 communes sont traversées, dont 5 sont concernées par une mise en compatibilité de leur document d'urbanisme. Trois départements sont ainsi concernés : Paris, Val-de-Marne et Essonne.

Concernant le périmètre du projet objet du dossier d'enquête publique préalable à DUP, M. CHARASSE rappelle les particularités suivantes :

- La réalisation la gare de « *Villejuif IGR* » est déjà incluse dans le périmètre de DUP relatif à la Ligne 15 Sud.
- Le périmètre du dossier de DUP de la Ligne 14 sud porte sur l'ensemble du volume de la gare « *Aéroport d'Orly* », incluant le gros œuvre de la future gare de correspondance avec la ligne verte / ligne 18.

Il rappelle également les principales raisons et objectifs du projet qui visent notamment à :

- Assurer une cohérence fonctionnelle à l'échelle du réseau du Grand Paris, en reliant le centre de la métropole parisienne à l'aéroport d'Orly ;
- Favoriser et soutenir les projets d'aménagement, de régénération urbaine et de développement économique engagés dans les secteurs desservis ;
- Favoriser l'égalité entre les territoires, par la création d'une nouvelle offre de transports en commun au service du territoire ;
- Améliorer la desserte des zones denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante
- Poursuivre l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, qui présentent des signes de saturation ;
- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en créant une alternative à la voiture individuelle ;

Sur le calendrier de la présente procédure, M. CHARASSE rappelle les grandes étapes suivies jusqu'à présent :

- Depuis le printemps 2014 : l'élaboration du dossier d'enquête avec les partenaires du projet (STIF, DRIEA, opérateurs ferroviaires, collectivités);
- La concertation renforcée de juin et juillet 2014, donnant lieu à des réunions publiques d'information et de concertation;
- En septembre 2014 : les réunions techniques avec les communes et les services de l'Etat sur la mise en compatibilité, permettant de consolider les dossiers.
- La transmission au Préfet de région par le Président du directoire de la Société du Grand Paris le 5 novembre 2014 suivi de la déclaration de complétude du dossier prononcée par le Préfet de région (après examen par DRIEA et DRIEE) le 19 novembre 2014.
- Dans le cadre de l'instruction administrative du dossier, la présente réunion d'examen conjoint constitue une étape importante car son procès-verbal doit être joint au dossier d'enquête afin que celui-ci soit complet.

Ces étapes s'inscrivent dans un objectif d'ouverture effective de l'enquête publique en juin 2015, afin de permettre une obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet en 2016.

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

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

Il rappelle que **tous les documents de planification urbaine sont concernés par la procédure**, étant précisé que :

- Aucun Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé ou en cours d'élaboration n'est concerné par le projet.
- le **Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013**, qui constitue le schéma directeur en vigueur à l'échelle régionale, **est explicitement compatible avec le projet**.

Les composantes du projet qui peuvent conduire à une mise en compatibilité sont les suivantes :

- Les **gares**, qui sont composées de deux parties :
 - La **partie souterraine de la gare** d'une dimension de 125 x 25 mètres environ, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances et les accès vers l'extérieur, ainsi que les locaux techniques et de services.
 - La **partie émergente** de la gare (bâtiment voyageur). Elle peut accueillir, outre les voyageurs, des commerces, des locaux techniques et de services, des postes de redressement électriques, des locaux destinés au stationnement vélos.
- Le **tunnel**, situé à des profondeurs variables à plus de 15 mètres sous le niveau du terrain naturel. Il permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation.
- Les **ouvrages techniques annexes** : puits de ventilation, accès pompiers (tous les 800 m), accès aux ouvrages d'épuisement, postes de redressement, etc. Ces ouvrages, sans élévation par rapport au niveau du sol, seront implantés le plus souvent dans des espaces publics.
- Le **Site de Maintenance et de Remisage (SMR)** : installation indispensable à l'exploitation du réseau, le SMR permet le remisage des rames du métro et assure les fonctions de maintenance du matériel roulant.

La méthodologie appliquée pour les dossiers de mise en compatibilité a été définie en concertation avec la DRIEA, lors de l'établissement des dossiers pour la Ligne rouge – 15 Sud et pour les lignes 16/17/14 Nord

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

- Le rapport de présentation.
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et Orientations d'Aménagement dans les PLU.
- Le plan de zonage :

Il est précisé que l'outil de l'emplacement réservé n'a pas été retenu dans les dossiers pour l'implantation du projet dans les zones naturelles, urbaines ou à urbaniser ;

Ponctuellement des créations d'emplacements réservés ont été actées lorsque des émergences (ouvrages annexes) sont implantées au sein des zones agricoles (zones « A ») ;

Des ajustements ponctuels ont pu être réalisés sur des emplacements réservés au bénéfice d'autres projets, qui pourraient bloquer la réalisation de la Ligne 14 sud.

- Au sein des règlements de zones, des règles spécifiques aux « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » ont pu être insérés au sein des articles suivants:

des articles 1 et 2 pour toutes les zones traversées (en surface ou en souterrain)

des articles 6, 7, 9, 10, 12 et 13 pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes ou des gares (souterraines ou émergentes).

Il est précisé qu'à la suite de l'approbation de la loi ALUR, les dispositions des articles 5 (taille minimale des parcelles) et 14 (Coefficient d'occupation des sols - COS) ne sont plus examinés car devenus sans objet.

Enfin, le travail a été conduit avec le souci constant de sécuriser la procédure en étant vigilant sur :

- La bonne prise en compte des dernières dates d'approbation des procédures d'évolution des documents analysés.
- La complétude des pièces analysées (notamment les annexes ou les plans des protections patrimoniales).
- L'identification des éventuels recours susceptibles de faire l'objet de jugements ou arrêts dans les prochains mois.

Deuxième partie : Présentation de la procédure sur la commune de L'Haÿ-les-Roses

La mise en compatibilité porte sur le PLU approuvé le 22 juin 2007 ayant fait l'objet d'une dernière évolution sous la forme d'une modification approuvée le 19 octobre 2010.

1 L'implantation du projet sur la commune

M. CHARASSE précise que la commune est concernée par :

- La section souterraine courante de l'infrastructure.
- La gare de « Chevilly – Trois Communes ».
- Un ouvrage technique annexe « Jean Prouvé ».

Plusieurs zones du PLU sont concernées par le projet :

- La **zone UB** : Il s'agit d'une « zone « grands axes » qui « a pour vocation de mettre en valeur les voies structurantes de la commune. Elle favorise la constitution d'un front bâti et la mixité des fonctions. Elle permet également l'évolution du tissu existant ». Elle est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.
- La **zone UC** : il s'agit d'une « zone qui comporte les principales entités d'habitat collectif, y sont également admises les activités compatibles avec la destination dominante d'habitation ». Elle est seulement concernée par l'infrastructure en souterrain.
- La **zone UD** (secteur UDa) : cette zone « correspond aux secteurs à dominante pavillonnaire ». Elle est uniquement traversée par l'infrastructure en souterrain.
- La **zone UL** : cette zone « est destinée aux équipements d'intérêt public. On y trouve principalement les groupes scolaires, collèges et le réservoir d'eau de la ville de Paris ». Elle est concernée par une section courante de l'infrastructure en souterrain et par la gare de « Chevilly Trois Communes ».
- La **zone N** (secteur Na) : « il s'agit d'une zone destinée d'une part, à l'implantation d'espaces verts, de loisirs ou de jardins familiaux à protéger du fait de la qualité du site et du paysage ; et d'autre part, à l'implantation de grand équipements intercommunaux existants ». Elle est concernée par une section courante de l'infrastructure en souterrain et par un ouvrage technique annexe « Jean Prouvé ».

2 Évolutions apportées au PLU de L'Haÿ-les-Roses

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

Dans le **règlement**, les modifications, qui ne concernent que les **zones UL et N**, sont les suivantes :

- Dans la **zone UL** sont modifiés :

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

■ Dans la **zone N** sont modifiés :

L'article 2 afin d'autoriser explicitement les éléments constitutifs du projet dans la zone parmi les équipements d'intérêt public autorisés sous conditions dans la zone.

L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.

L'article 9 afin d'autoriser pour les constructions et installations nécessaires au RTGP de porter le coefficient d'emprise au sol à 100 %.

Sur le **plan de zonage**, la modification apportée est la suivante :

- L'emprise de l'emplacement réservé n°8 destiné à « l'aménagement de la coulée verte départementale » au profit du Conseil Général est réduite d'une superficie de 1 200 m² pour permettre la réalisation de l'ouvrage technique annexe « Jean Prouvé ».

3 Temps d'échanges

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

La Ville de L'Haÿ-Les-Roses indique n'avoir aucune remarque sur le contenu du dossier de mise en compatibilité, les échanges préparatoires avec la SGP et les services de l'Etat ayant permis de consolider le dossier.

La Ville de L'Haÿ-Les-Roses indique qu'une procédure de révision du PLU est également en cours. Les éléments permettant l'implantation du projet seront également intégrés dans la procédure de révision en cours, qui devrait être approuvée au printemps 2016, afin d'aboutir à un nouveau document d'urbanisme compatible avec le projet.

Elle n'a pas d'observations sur l'évolution de l'emplacement réservé « Jean Prouvé ».

Le Conseil Général du Val-de-Marne, bénéficiaire de l'emplacement réservé « Jean Prouvé », émet un avis favorable à la mise en compatibilité de ce périmètre réglementaire.

Le représentant du Conseil Général du Val-de-Marne se félicite que l'emplacement de l'ouvrage projeté par la SGP tienne compte de l'alignement de la rue Jean Prouvé, afin de conserver l'accès à la coulée verte départementale Bièvre-Lilas, comme cela avait demandé dans le cadre des échanges techniques sur le projet.

Monsieur le préfet prend acte de ces éléments d'information.

Intervention des autres Personnes Publiques Associées

Monsieur le préfet propose aux personnes publiques n'ayant pas encore eu l'occasion de s'exprimer sur le dossier d'intervenir à présent.

Il note la présence des Ville de Villejuif et de Paray-Vieille-Poste dont les documents d'urbanisme ne sont pas concernés par la mise en compatibilité et les invite à intervenir.

La représentante de la ville de Villejuif indique que l'ancien POS de Villejuif avait été visé par la procédure de mise en compatibilité pour la ligne 15 sud. La révision du POS valant élaboration du PLU avait permis de disposer d'un document compatible avec la ligne 14 sud et avec la ligne 15 sud. La révision du PLU actuellement en cours permettra également d'aboutir à un document compatible.

M. CHARASSE confirme que la SGP avait été associée en tant que personne publique, permettant d'aboutir à un PLU compatible avant l'obtention de la DUP, et précise que la SGP reste à disposition de la ville pour constater la compatibilité du nouveau PLU.

Le représentant de la ville de Paray-Vieille-Poste indique ne pas avoir d'observations à formuler.

Monsieur le préfet prend acte. Il invite les autres collectivités présentes à exprimer leurs observations.

Le représentant de la Communauté d'Agglomération « Les Portes de l'Essonne » souligne qu'indépendamment de la problématique d'une nouvelle gare à Morangis, la question du stationnement des actifs du futur SMR (environ 200 personnes) est une question de première importance.

M. CHARASSE de la Société du Grand Paris précise que cette problématique a bien été identifiée dans le projet de SMR.

Sollicités successivement par Monsieur le préfet, les représentants du Conseil Général du Val-de-Marne, de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Val-de-Marne et de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Val-de-Marne et des Services de l'État indiquent ne pas avoir d'observation à formuler.

Monsieur le préfet en prend acte et, après avoir remercié les participants, clôt la réunion.

Pour le Préfet et par délégation,
le Secrétaire Général

Christian ROCK



PRÉFET DU VAL-DE-MARNE

**Réseau de transport public du Grand Paris
Tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly
Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

**Réunion d'examen conjoint interdépartementale
Val de Marne - Essonne**

19 février 2015

MORANGIS

PROCES-VERBAL

Personnes présentes

Réunion d'examen conjoint interdépartementale tenue sous la présidence de Mr Thierry LELEU, Préfet du Val-de-Marne.

	ORGANISME	SERVICE	NOM	FONCTION
Etat	Préfecture du Val-de-Marne		M. Christian ROCK	Secrétaire Général de la Préfecture du Val-de-Marne
		Sous-préfecture de L'Hay-les-Roses	Emmanuel MIGEON	Secrétaire Général de la sous-préfecture de L'Hay-les-Roses
		Direction des Relations avec les Collectivités Locales	Christophe LEGOUIX	Chef du bureau de l'urbanisme
	Préfecture de l'Essonne	Direction des Relations avec les Collectivités Locales	Danielle ANDRE	Suivi des affaires foncières – bureau des enquêtes publiques, des activités foncières et industrielles
	DRIEA	Service politique des transports	Stéphane MOLA	Responsable de la mission système de transport francilien-
		Unité territoriale du Val-de-Marne (UTEA 94)	Daniel MORLON	Directeur Territorial
		UTEA 94 - Service de la planification et de l'aménagement durable	Corinne CAMPS	Chef de service
		UTEA 94 - Service de la planification et de l'aménagement durable	Anne-Laure JEANNEZ	Chargée de mission
	DDT 91	Service Territoires et Prospective	Bélina NEUBERT	Référent territorial Nord
Communes	Chevilly-Larue	Service de l'urbanisme	Joëlle BRIGANT	Responsable du service
	L'Hay-les-Roses	service de l'aménagement urbain	Stéphane LEMOINE	Directeur
	Le Kremlin-Bicêtre	Service de l'urbanisme	Marielle DENAT	Responsable du service
	Morangis	Conseil municipal	Michel SIGNARBIEUX	Conseiller municipal délégué aux finances et au personnel communal
		Service de l'urbanisme	Stéphanie CHIOTTI	Chargée de mission

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
Communes	Villejuif	Direction de l'aménagement et de l'urbanisme	Véronique MONTON	Directrice
			Matthieu DOUERIN	Chargé de mission Plan Local d'Urbanisme et études urbaines
	Paray-Vieille-Poste		---	---
EPCI	Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne	Direction de l'Aménagement, des Déplacements et du Développement Durable	Sylvie MAZEL	Directrice
			Adélaïde VACHERAND	Chargée de mission mobilité durable
CG	Conseil général du Val-de-Marne	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements	Valentin NEURY	Chef de projets
Chambres Consulaires	Chambre de commerce et d'industrie du Val-de-Marne	Mission Consultative	Catherine LAINÉ	Responsable
	Chambre des métiers et de l'artisanat du Val-de-Marne	Pôle Développement Territorial	Elise MAINSANT	
Maîtrise d'ouvrage	Société du Grand Paris	Direction de la valorisation et du patrimoine	Gabriel CHARASSE	Chargé de mission urbanisme
		Direction des affaires juridiques	Naïla BOUKHELOUA	Juriste conseil
	Setec Orga (AMO)	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) auprès de la SGP	Amélie MONTPERT	AMO urbanisme
	Erea-conseil (AMO)	Pôle urbanisme, mobilités, aménagement	Philippe PARIS	Directeur

Préambule de M. Le Préfet

Monsieur Thierry LELEU, préfet du Val-de-Marne, accueille les participants à la présente réunion.

Concernant le calendrier de mise en œuvre du projet de ligne 14 sud, il rappelle la décision de Monsieur le Premier Ministre d'accélérer le prolongement de la ligne 14, en inscrivant le prolongement jusqu'à l'Aéroport d'Orly dans un calendrier de mise en service en 2024.

Cette décision, annoncée à la suite du Conseil des ministres du mercredi 9 juillet 2014, et évoquée également lors de la visite du Premier Ministre à Créteil le 13 Octobre 2014, permet de réaliser le prolongement au sud de la ligne 14 dans le cadre d'une seule opération et non pas en deux étapes, comme cela avait été prévu préalablement.

M. le préfet précise que la desserte de l'aéroport d'Orly par un moyen de transport performant est une demande forte des acteurs du territoire. Il souligne également que la réalisation au plus tôt d'une desserte de qualité entre le centre de Paris et l'aéroport d'Orly apparaît indispensable au regard de l'insuffisance de l'offre actuelle en transports en communs dans cette partie centrale du Val-de-Marne comme dans le nord du département de l'Essonne.

M. le préfet souligne que le prolongement au sud de la ligne 14 se fera entièrement en souterrain. Le projet prévoit la création de sept gares nouvelles, dont la gare de « Villejuif Institut Gustave Roussy » qui sera la gare la plus profonde de l'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Le projet traversera 11 communes : Paris (XIII^{ème} arrondissement), le Kremlin-Bicêtre, Arcueil, Villejuif, L'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Paray-Vieille Poste et Morangis, et sera implantée dans trois départements franciliens (Paris, le Val-de-Marne et l'Essonne).

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) doit être soumis à l'enquête publique à l'été 2015, afin que le décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la « ligne bleue / ligne 14 Sud » du réseau de transport public du Grand Paris, puisse être pris en Conseil d'Etat dans le courant de l'année 2016.

Dans ce cadre, la présente réunion interdépartementale d'examen conjoint propre à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes traversées, a pour objet de recueillir l'avis de l'ensemble des institutions concernées sur la mise en compatibilité des documents des cinq communes dont les documents d'urbanisme nécessitent des adaptations : Kremlin-Bicêtre, L'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais et Morangis.

Les échanges porteront sur les dossiers de mise en compatibilité transmis aux collectivités et aux personnes publiques associées le 30 janvier 2015 par la préfecture du Val-de-Marne. Ces dossiers constituent une pièce du dossier d'enquête préalable à la DUP du projet, et le procès-verbal de la présente réunion sera joint au dossier soumis à enquête publique.

Il s'agit d'une procédure très classique, bien connue par tous les participants, et qui a déjà été mise en œuvre en 2012 dans le Val-de-Marne pour permettre la réalisation de la ligne 15 Sud.

Monsieur le préfet précise enfin que les représentants de la Ville de Thiais sont excusés.

La parole sera libre pour tous.

Monsieur le préfet propose à la Société du Grand Paris de préciser le contenu de la présentation qui sera effectuée.

M. Gabriel CHARASSE, Chargé de mission à la Direction de la valorisation et du patrimoine de la Société du Grand Paris, le remercie et indique qu'elle sera composée de trois parties :

- Le rappel des caractéristiques du projet.
- La présentation de l'objet et de la méthodologie de la MECDU.
- La présentation des documents d'urbanisme mis en compatibilité et le recueil des avis des Personnes Publiques présentes.

Première partie : tronc commun

1 Les caractéristiques du projet

M. CHARASSE présente les principales caractéristiques de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express, reliant les gares de « *Olympiades* » à « *Aéroport d'Orly* ». Cette section, de 14 km d'infrastructure nouvelle en souterrain, relie 7 gares nouvelles et comprendra également la réalisation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), implanté à Morangis.

Sur l'ensemble du projet, 11 communes sont traversées, dont 5 sont concernées par une mise en compatibilité de leur document d'urbanisme. Trois départements sont ainsi concernés : Paris, Val-de-Marne et Essonne.

Concernant le périmètre du projet objet du dossier d'enquête publique préalable à DUP, M. CHARASSE rappelle les particularités suivantes :

- La réalisation la gare de « *Villejuif IGR* » est déjà incluse dans le périmètre de DUP relatif à la Ligne 15 Sud.
- Le périmètre du dossier de DUP de la Ligne 14 sud porte sur l'ensemble du volume de la gare « *Aéroport d'Orly* », incluant le gros œuvre de la future gare de correspondance avec la ligne verte / ligne 18.

Il rappelle également les principales raisons et objectifs du projet qui visent notamment à :

- Assurer une cohérence fonctionnelle à l'échelle du réseau du Grand Paris, en reliant le centre de la métropole parisienne à l'aéroport d'Orly ;
- Favoriser et soutenir les projets d'aménagement, de régénération urbaine et de développement économique engagés dans les secteurs desservis ;
- Favoriser l'égalité entre les territoires, par la création d'une nouvelle offre de transports en commun au service du territoire ;
- Améliorer la desserte des zones denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante
- Poursuivre l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, qui présentent des signes de saturation ;
- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en créant une alternative à la voiture individuelle ;

Sur le calendrier de la présente procédure, M. CHARASSE rappelle les grandes étapes suivies jusqu'à présent :

- Depuis le printemps 2014 : l'élaboration du dossier d'enquête avec les partenaires du projet (STIF, DRIEA, opérateurs ferroviaires, collectivités) ;
- La concertation renforcée de juin et juillet 2014, donnant lieu à des réunions publiques d'information et de concertation ;
- En septembre 2014 : les réunions techniques avec les communes et les services de l'Etat sur la mise en compatibilité, permettant de consolider les dossiers.
- La transmission au Préfet de région par le Président du directoire de la Société du Grand Paris le 5 novembre 2014 suivi de la déclaration de complétude du dossier prononcée par le Préfet de région (après examen par DRIEA et DRIEE) le 19 novembre 2014.
- Dans le cadre de l'instruction administrative du dossier, la présente réunion d'examen conjoint constitue une étape importante car son procès-verbal doit être joint au dossier d'enquête afin que celui-ci soit complet.

Ces étapes s'inscrivent dans un objectif d'ouverture effective de l'enquête publique en juin 2015, afin de permettre une obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet en 2016.

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

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

Il rappelle que **tous les documents de planification urbaine sont concernés par la procédure**, étant précisé que :

- Aucun Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé ou en cours d'élaboration n'est concerné par le projet.
- le **Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013**, qui constitue le schéma directeur en vigueur à l'échelle régionale, **est explicitement compatible avec le projet**.

Les composantes du projet qui peuvent conduire à une mise en compatibilité sont les suivantes :

- **Les gares**, qui sont composées de deux parties :
 - La **partie souterraine de la gare** d'une dimension de 125 x 25 mètres environ, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances et les accès vers l'extérieur, ainsi que les locaux techniques et de services.
 - La **partie émergente** de la gare (bâtiment voyageur). Elle peut accueillir, outre les voyageurs, des commerces, des locaux techniques et de services, des postes de redressement électriques, des locaux destinés au stationnement vélos.
- Le **tunnel**, situé à des profondeurs variables à plus de 15 mètres sous le niveau du terrain naturel. Il permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation.
- Les **ouvrages techniques annexes** : puits de ventilation, accès pompiers (tous les 800 m), accès aux ouvrages d'épuisement, postes de redressement, etc. Ces ouvrages, sans élévation par rapport au niveau du sol, seront implantés le plus souvent dans des espaces publics.
- Le **Site de Maintenance et de Remisage (SMR)** : installation indispensable à l'exploitation du réseau, le SMR permet le remisage des rames du métro et assure les fonctions de maintenance du matériel roulant.

La méthodologie appliquée pour les dossiers de mise en compatibilité a été définie en concertation avec la DRIEA, lors de l'établissement des dossiers pour la Ligne rouge – 15 Sud et pour les lignes 16/17/14 Nord

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

- Le rapport de présentation.
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et Orientations d'Aménagement dans les PLU.
- Le plan de zonage :

Il est précisé que l'outil de l'emplacement réservé n'a pas été retenu dans les dossiers pour l'implantation du projet dans les zones naturelles, urbaines ou à urbaniser ;

Ponctuellement des créations d'emplacements réservés ont été actées lorsque des émergences (ouvrages annexes) sont implantées au sein des zones agricoles (zones « A ») ;

Des ajustements ponctuels ont pu être réalisés sur des emplacements réservés au bénéfice d'autres projets, qui pourraient bloquer la réalisation de la Ligne 14 sud.

- Au sein des règlements de zones, des règles spécifiques aux « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » ont pu être insérés au sein des articles suivants:

des articles 1 et 2 pour toutes les zones traversées (en surface ou en souterrain)

des articles 6, 7, 9, 10, 12 et 13 pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes ou des gares (souterraines ou émergentes).

Il est précisé qu'à la suite de l'approbation de la loi ALUR, les dispositions des articles 5 (taille minimale des parcelles) et 14 (Coefficient d'occupation des sols - COS) ne sont plus examinés car devenus sans objet.

Enfin, le travail a été conduit avec le souci constant de sécuriser la procédure en étant vigilant sur :

- La bonne prise en compte des dernières dates d'approbation des procédures d'évolution des documents analysés.
- La complétude des pièces analysées (notamment les annexes ou les plans des protections patrimoniales).
- L'identification des éventuels recours susceptibles de faire l'objet de jugements ou arrêts dans les prochains mois.

Deuxième partie :

Présentation de la procédure sur la commune de Morangis

La mise en compatibilité porte sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 16 février 2012 ayant fait l'objet d'une dernière évolution sous la forme d'une modification simplifiée, approuvée le 16 décembre 2013.

1 L'implantation du projet sur la commune

M. PARIS précise que la commune est concernée par :

- La voie de raccordement en souterrain de l'infrastructure.
- Un Site de Maintenance et de Remisage (SMR).
- Un ouvrage technique annexe « Orly Sud ».

Plusieurs zones du PLU sont concernées par le projet :

- La **zone A** : « Cette zone à vocation agricole est protégée de toute urbanisation incompatible avec sa destination ». Elle est concernée par la section courante de l'infrastructure en souterrain et par l'ouvrage technique annexe « Orly Sud »,
- La **zone UZ** : Elle « correspond à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly. Elle est destinée à recevoir des équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, les activités et les services en relation économique ou fonctionnelle avec ses activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs ». Elle est concernée par les voies d'accès au SMR en tranchée ouverte et par les emprises du SMR.

2 Évolutions apportées au PLU de Morangis

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

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

- Dans la **zone A** sont modifiés :

L'article 1 pour lever au profit du projet, les interdictions pesant sur toute occupation du sol incompatible avec la vocation agricole de la zone.

L'article 2 afin d'autoriser explicitement les éléments constitutifs du projet dans la zone, parmi les ouvrages techniques d'intérêt collectif autorisés sous conditions dans la zone.

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

- Dans la **zone UZ** est modifié :

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

Sur le **plan de zonage**, la modification apportée est la suivante :

- La création d'un emplacement réservé, d'une superficie de 2000 m², pour matérialiser la zone d'implantation de l'ouvrage technique annexe « Orly Sud » dans la zone A, au bénéfice de la Société du Grand Paris.

3 Temps d'échanges

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

La Ville de Morangis souligne le très bon travail partenarial sur le plan technique effectué avec la SGP, et précise qu'elle n'a pas d'observations sur le contenu du dossier.

Le représentant de la ville évoque toutefois deux questions :

- Une interrogation réglementaire déjà connue de la SGP sur la possibilité ou non de prendre en compte les évolutions demandées par la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) dans la modification du PLU actuellement à l'étude, en regard des dispositions du code de l'urbanisme.
- La demande de Monsieur le Maire et des élus d'implanter une gare nouvelle, en complément du SMR, permettant aux habitants du nord de l'Essonne d'accéder plus directement au réseau de transport du Grand Paris. Cette demande suppose de mettre également à disposition de ces usages des surfaces adaptées de stationnement.

M. Gabriel CHARASSE de la Société du Grand Paris indique que la SGP avait émis un avis favorable à l'intégration par anticipation des évolutions demandées par la MECDU. Toutefois, compte tenu de l'absence de jurisprudence, et après avis des services de l'Etat, il a été conseillé à la ville de ne pas inclure ces éléments par anticipation.

Concernant la création d'une nouvelle gare c'est une question d'une toute autre importance. En effet, la feuille de route pour la mise en œuvre du projet est issue du schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris, dont l'acte motivé a été approuvé par décret du Conseil d'Etat en date du 24 août 2011, à la suite du débat public organisé en 2010-2011. L'ajout d'une nouvelle gare nécessiterait une modification du schéma d'ensemble.

En tout état de cause aucune évolution de cette nature ne peut être envisagée à ce stade de la procédure. C'est à l'occasion de l'enquête publique que la Ville pourra émettre son avis sur ce sujet.

Sans prendre position sur la pertinence d'une telle gare, sur la question de stationnement, M. CHARASSE souligne qu'il s'agit d'une problématique particulière à traiter au cas par cas. En effet, les gares de terminus présentent un potentiel pour l'accueil de parkings de rabattement, comme cela est le cas par exemple pour la gare du Mesnil-Amelot, terminus de ligne de la ligne 17 nord implantée en Seine-et-Marne.

Monsieur le préfet s'interroge sur le risque contentieux qui pourrait être lié à la création éventuelle de cette nouvelle gare.

Mme BOUKHELOUA de la Société du Grand Paris lui précise qu'en application de la loi relative au Grand Paris, les déclarations d'utilité publiques doivent mettre en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Qu'en vertu d'un avis rendu par le Conseil d'Etat sur la portée juridique du schéma d'ensemble, la DUP de la ligne

14 sud ne doit pas être inconciliable avec celui-ci. Or, le schéma d'ensemble ne prévoyant pas de créer une gare à Morangis, il se peut que l'ajout d'une telle gare au projet de ligne 14 sud puisse être regardé comme inconciliable avec le schéma d'ensemble.

En toute rigueur, si une telle évolution était envisagée, cela pourrait conduire à modifier préalablement le schéma d'ensemble et le décret l'approuvant.

Monsieur le préfet prend acte de ces éléments d'information.

Intervention des autres Personnes Publiques Associées

Monsieur le préfet propose aux personnes publiques n'ayant pas encore eu l'occasion de s'exprimer sur le dossier d'intervenir à présent.

Il note la présence des Ville de Villejuif et de Paray-Vieille-Poste dont les documents d'urbanisme ne sont pas concernés par la mise en compatibilité et les invite à intervenir.

La représentante de la ville de Villejuif indique que l'ancien POS de Villejuif avait été visé par la procédure de mise en compatibilité pour la ligne 15 sud. La révision du POS valant élaboration du PLU avait permis de disposer d'un document compatible avec la ligne 14 sud et avec la ligne 15 sud. La révision du PLU actuellement en cours permettra également d'aboutir à un document compatible.

M. CHARASSE confirme que la SGP avait été associée en tant que personne publique, permettant d'aboutir à un PLU compatible avant l'obtention de la DUP, et précise que la SGP reste à disposition de la ville pour constater la compatibilité du nouveau PLU.

Le représentant de la ville de Paray-Vieille-Poste indique ne pas avoir d'observations à formuler.

Monsieur le préfet prend acte. Il invite les autres collectivités présentes à exprimer leurs observations.

Le représentant de la Communauté d'Agglomération « Les Portes de l'Essonne » souligne qu'indépendamment de la problématique d'une nouvelle gare à Morangis, la question du stationnement des actifs du futur SMR (environ 200 personnes) est une question de première importance.

M. CHARASSE de la Société du Grand Paris précise que cette problématique a bien été identifiée dans le projet de SMR.

Sollicités successivement par Monsieur le préfet, les représentants du Conseil Général du Val-de-Marne, de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Val-de-Marne et de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Val-de-Marne et des Services de l'État indiquent ne pas avoir d'observation à formuler.

Monsieur le préfet en prend acte et, après avoir remercié les participants, clôt la réunion.

Pour le Préfet et par délégation,
le Secrétaire Général


Christian ROCK



PRÉFET DU VAL-DE-MARNE

**Réseau de transport public du Grand Paris
Tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly
Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

**Réunion d'examen conjoint interdépartementale
Val de Marne - Essonne**

19 février 2015

THIAIS

PROCES-VERBAL

Personnes présentes

Réunion d'examen conjoint interdépartementale tenue sous la présidence de Mr Thierry LELEU, Préfet du Val-de-Marne.

	ORGANISME	SERVICE	NOM	FONCTION
Etat	Préfecture du Val-de-Marne		M. Christian ROCK	Secrétaire Général de la Préfecture du Val-de-Marne
		Sous-préfecture de L'Hay-les-Roses	Emmanuel MIGEON	Secrétaire Général de la sous-préfecture de L'Hay-les-Roses
		Direction des Relations avec les Collectivités Locales	Christophe LEGOUIX	Chef du bureau de l'urbanisme
	Préfecture de l'Essonne	Direction des Relations avec les Collectivités Locales	Danielle ANDRE	Suivi des affaires foncières – bureau des enquêtes publiques, des activités foncières et industrielles
	DRIEA	Service politique des transports	Stéphane MOLA	Responsable de la mission système de transport francilien-
		Unité territoriale du Val-de-Marne (UTEA 94)	Daniel MORLON	Directeur Territorial
		UTEA 94 - Service de la planification et de l'aménagement durable	Corinne CAMPS	Chef de service
		UTEA 94 - Service de la planification et de l'aménagement durable	Anne-Laure JEANNEZ	Chargée de mission
	DDT 91	Service Territoires et Prospective	Béline NEUBERT	Référent territorial Nord
Communes	Chevilly-Larue	Service de l'urbanisme	Joëlle BRIGANT	Responsable du service
	L'Hay-les-Roses	service de l'aménagement urbain	Stéphane LEMOINE	Directeur
	Le Kremlin-Bicêtre	Service de l'urbanisme	Marielle DENAT	Responsable du service
	Morangis	Conseil municipal	Michel SIGNARBIEUX	Conseiller municipal délégué aux finances et au personnel communal
		Service de l'urbanisme	Stéphanie CHIOTTI	Chargée de mission

ORGANISME		SERVICE	NOM	FONCTION
Communes	Villejuif	Direction de l'aménagement et de l'urbanisme	Véronique MONTON	Directrice
			Matthieu DOUERIN	Chargé de mission Plan Local d'Urbanisme et études urbaines
	Paray-Vieille-Poste		---	---
EPCI	Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne	Direction de l'Aménagement, des Déplacements et du Développement Durable	Sylvie MAZEL	Directrice
			Adélaïde VACHERAND	Chargée de mission mobilité durable
CG	Conseil général du Val-de-Marne	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements	Valentin NEURY	Chef de projets
Chambres Consulaires	Chambre de commerce et d'industrie du Val-de-Marne	Mission Consultative	Catherine LAINÉ	Responsable
	Chambre des métiers et de l'artisanat du Val-de-Marne	Pôle Développement Territorial	Elise MAINSANT	
Maîtrise d'ouvrage	Société du Grand Paris	Direction de la valorisation et du patrimoine	Gabriel CHARASSE	Chargé de mission urbanisme
		Direction des affaires juridiques	Naïla BOUKHELOUA	Juriste conseil
	Setec Orga (AMO)	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) auprès de la SGP	Amélie MONTPERT	AMO urbanisme
	Erea-conseil (AMO)	Pôle urbanisme, mobilités, aménagement	Philippe PARIS	Directeur

Préambule de M. Le Préfet

Monsieur Thierry LELEU, préfet du Val-de-Marne, accueille les participants à la présente réunion.

Concernant le calendrier de mise en œuvre du projet de ligne 14 sud, il rappelle la décision de Monsieur le Premier Ministre d'accélérer le prolongement de la ligne 14, en inscrivant le prolongement jusqu'à l'Aéroport d'Orly dans un calendrier de mise en service en 2024.

Cette décision, annoncée à la suite du Conseil des ministres du mercredi 9 juillet 2014, et évoquée également lors de la visite du Premier Ministre à Créteil le 13 Octobre 2014, permet de réaliser le prolongement au sud de la ligne 14 dans le cadre d'une seule opération et non pas en deux étapes, comme cela avait été prévu préalablement.

M. le préfet précise que la desserte de l'aéroport d'Orly par un moyen de transport performant est une demande forte des acteurs du territoire. Il souligne également que la réalisation au plus tôt d'une desserte de qualité entre le centre de Paris et l'aéroport d'Orly apparaît indispensable au regard de l'insuffisance de l'offre actuelle en transports en communs dans cette partie centrale du Val-de-Marne comme dans le nord du département de l'Essonne.

M. le préfet souligne que le prolongement au sud de la ligne 14 se fera entièrement en souterrain. Le projet prévoit la création de sept gares nouvelles, dont la gare de « Villejuif Institut Gustave Roussy » qui sera la gare la plus profonde de l'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Le projet traversera 11 communes : Paris (XIII^{ème} arrondissement), le Kremlin-Bicêtre, Arcueil, Villejuif, L'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Paray-Vieille Poste et Morangis, et sera implantée dans trois départements franciliens (Paris, le Val-de-Marne et l'Essonne).

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) doit être soumis à l'enquête publique à l'été 2015, afin que le décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la « ligne bleue / ligne 14 Sud » du réseau de transport public du Grand Paris, puisse être pris en Conseil d'Etat dans le courant de l'année 2016.

Dans ce cadre, la présente réunion interdépartementale d'examen conjoint propre à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes traversées, a pour objet de recueillir l'avis de l'ensemble des institutions concernées sur la mise en compatibilité des documents des cinq communes dont les documents d'urbanisme nécessitent des adaptations : Kremlin-Bicêtre, L'Haÿ-Les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais et Morangis.

Les échanges porteront sur les dossiers de mise en compatibilité transmis aux collectivités et aux personnes publiques associées le 30 janvier 2015 par la préfecture du Val-de-Marne. Ces dossiers constituent une pièce du dossier d'enquête préalable à la DUP du projet, et le procès-verbal de la présente réunion sera joint au dossier soumis à enquête publique.

Il s'agit d'une procédure très classique, bien connue par tous les participants, et qui a déjà été mise en œuvre en 2012 dans le Val-de-Marne pour permettre la réalisation de la ligne 15 Sud.

Monsieur le préfet précise enfin que les représentants de la Ville de Thiais sont excusés.

La parole sera libre pour tous.

Monsieur le préfet propose à la Société du Grand Paris de préciser le contenu de la présentation qui sera effectuée.

M. Gabriel CHARASSE, Chargé de mission à la Direction de la valorisation et du patrimoine de la Société du Grand Paris, le remercie et indique qu'elle sera composée de trois parties :

- Le rappel des caractéristiques du projet.
- La présentation de l'objet et de la méthodologie de la MECDU.
- La présentation des documents d'urbanisme mis en compatibilité et le recueil des avis des Personnes Publiques présentes.

Première partie : tronc commun

1 Les caractéristiques du projet

M. CHARASSE présente les principales caractéristiques de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express, reliant les gares de « *Olympiades* » à « *Aéroport d'Orly* ». Cette section, de 14 km d'infrastructure nouvelle en souterrain, relie 7 gares nouvelles et comprendra également la réalisation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), implanté à Morangis.

Sur l'ensemble du projet, 11 communes sont traversées, dont 5 sont concernées par une mise en compatibilité de leur document d'urbanisme. Trois départements sont ainsi concernés : Paris, Val-de-Marne et Essonne.

Concernant le périmètre du projet objet du dossier d'enquête publique préalable à DUP, M. CHARASSE rappelle les particularités suivantes :

- La réalisation la gare de « *Villejuif IGR* » est déjà incluse dans le périmètre de DUP relatif à la Ligne 15 Sud.
- Le périmètre du dossier de DUP de la Ligne 14 sud porte sur l'ensemble du volume de la gare « *Aéroport d'Orly* », incluant le gros œuvre de la future gare de correspondance avec la ligne verte / ligne 18.

Il rappelle également les principales raisons et objectifs du projet qui visent notamment à :

- Assurer une cohérence fonctionnelle à l'échelle du réseau du Grand Paris, en reliant le centre de la métropole parisienne à l'aéroport d'Orly ;
- Favoriser et soutenir les projets d'aménagement, de régénération urbaine et de développement économique engagés dans les secteurs desservis ;
- Favoriser l'égalité entre les territoires, par la création d'une nouvelle offre de transports en commun au service du territoire ;
- Améliorer la desserte des zones denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante
- Poursuivre l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, qui présentent des signes de saturation ;
- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en créant une alternative à la voiture individuelle ;

Sur le calendrier de la présente procédure, M. CHARASSE rappelle les grandes étapes suivies jusqu'à présent :

- Depuis le printemps 2014 : l'élaboration du dossier d'enquête avec les partenaires du projet (STIF, DRIEA, opérateurs ferroviaires, collectivités) ;
- La concertation renforcée de juin et juillet 2014, donnant lieu à des réunions publiques d'information et de concertation ;
- En septembre 2014 : les réunions techniques avec les communes et les services de l'Etat sur la mise en compatibilité, permettant de consolider les dossiers.
- La transmission au Préfet de région par le Président du directoire de la Société du Grand Paris le 5 novembre 2014 suivi de la déclaration de complétude du dossier prononcée par le Préfet de région (après examen par DRIEA et DRIEE) le 19 novembre 2014.
- Dans le cadre de l'instruction administrative du dossier, la présente réunion d'examen conjoint constitue une étape importante car son procès-verbal doit être joint au dossier d'enquête afin que celui-ci soit complet.

Ces étapes s'inscrivent dans un objectif d'ouverture effective de l'enquête publique en juin 2015, afin de permettre une obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet en 2016.

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

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

Il rappelle que **tous les documents de planification urbaine sont concernés par la procédure**, étant précisé que :

- Aucun Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé ou en cours d'élaboration n'est concerné par le projet.
- le **Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013**, qui constitue le schéma directeur en vigueur à l'échelle régionale, **est explicitement compatible avec le projet**.

Les composantes du projet qui peuvent conduire à une mise en compatibilité sont les suivantes :

- Les **gares**, qui sont composées de deux parties :
 - La **partie souterraine de la gare** d'une dimension de 125 x 25 mètres environ, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances et les accès vers l'extérieur, ainsi que les locaux techniques et de services.
 - La **partie émergente** de la gare (bâtiment voyageur). Elle peut accueillir, outre les voyageurs, des commerces, des locaux techniques et de services, des postes de redressement électriques, des locaux destinés au stationnement vélos.
- Le **tunnel**, situé à des profondeurs variables à plus de 15 mètres sous le niveau du terrain naturel. Il permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation.
- Les **ouvrages techniques annexes** : puits de ventilation, accès pompiers (tous les 800 m), accès aux ouvrages d'épuisement, postes de redressement, etc. Ces ouvrages, sans élévation par rapport au niveau du sol, seront implantés le plus souvent dans des espaces publics.
- Le **Site de Maintenance et de Remisage (SMR)** : installation indispensable à l'exploitation du réseau, le SMR permet le remisage des rames du métro et assure les fonctions de maintenance du matériel roulant.

La méthodologie appliquée pour les dossiers de mise en compatibilité a été définie en concertation avec la DRIEA, lors de l'établissement des dossiers pour la Ligne rouge – 15 Sud et pour les lignes 16/17/14 Nord

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

- Le rapport de présentation.
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et Orientations d'Aménagement dans les PLU.
- Le plan de zonage :

Il est précisé que l'outil de l'emplacement réservé n'a pas été retenu dans les dossiers pour l'implantation du projet dans les zones naturelles, urbaines ou à urbaniser ;

Ponctuellement des créations d'emplacements réservés ont été actées lorsque des émergences (ouvrages annexes) sont implantées au sein des zones agricoles (zones « A ») ;

Des ajustements ponctuels ont pu être réalisés sur des emplacements réservés au bénéfice d'autres projets, qui pourraient bloquer la réalisation de la Ligne 14 sud.

- Au sein des règlements de zones, des règles spécifiques aux « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » ont pu être insérés au sein des articles suivants:

des articles 1 et 2 pour toutes les zones traversées (en surface ou en souterrain)

des articles 6, 7, 9, 10, 12 et 13 pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes ou des gares (souterraines ou émergentes).

Il est précisé qu'à la suite de l'approbation de la loi ALUR, les dispositions des articles 5 (taille minimale des parcelles) et 14 (Coefficient d'occupation des sols - COS) ne sont plus examinés car devenus sans objet.

Enfin, le travail a été conduit avec le souci constant de sécuriser la procédure en étant vigilant sur :

- La bonne prise en compte des dernières dates d'approbation des procédures d'évolution des documents analysés.
- La complétude des pièces analysées (notamment les annexes ou les plans des protections patrimoniales).
- L'identification des éventuels recours susceptibles de faire l'objet de jugements ou arrêts dans les prochains mois.

Deuxième partie :

Présentation de la procédure sur la commune de Thiais

La mise en compatibilité porte sur le Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé le 18 mai 2001 (redevenu opposable après annulation du PLU par le Tribunal Administratif). Le POS a fait l'objet d'une modification en date du 28 septembre 2007.

1 L'implantation du projet sur la commune

M. PARIS précise que la commune est concernée par :

- La section souterraine courante de l'infrastructure.
- La gare de « *Pont de Rungis* ».
- Un ouvrage technique annexe « *Alouettes* ».

Une seule zone du POS est concernée par le projet :

- La zone UF (secteurs UFa et UFb) : Il s'agit d'une « *La zone UF est une zone destinée aux activités économiques, industrielles, commerciales et tertiaires* ».

2 Évolutions apportées au PLU de Thiais

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

Dans le règlement, les articles suivants de la zone UF sont modifiés :

- Les articles 6 et 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au Réseau de Transports du Grand Paris (RTGP) à s'implanter à l'alignement, en limites séparatives ou de respecter un retrait de 1 m au minimum.
- L'article 9 afin d'autoriser pour les constructions et installations nécessaires au RTGP de porter le coefficient d'emprise au sol à 100 %.
- L'article 13 afin d'exempter les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations concernant l'abattage d'arbres, qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet.

3 Temps d'échanges

Monsieur le préfet rappelle que la Ville de Thiais est excusée, et précise que la ville a fait parvenir un avis indiquant qu'elle n'avait pas de remarques à formuler sur le dossier reçu.

Intervention des autres Personnes Publiques Associées

Monsieur le préfet propose aux personnes publiques n'ayant pas encore eu l'occasion de s'exprimer sur le dossier d'intervenir à présent.

Il note la présence des Ville de Villejuif et de Paray-Vieille-Poste dont les documents d'urbanisme ne sont pas concernés par la mise en compatibilité et les invite à intervenir.

La représentante de la ville de Villejuif indique que l'ancien POS de Villejuif avait été visé par la procédure de mise en compatibilité pour la ligne 15 sud. La révision du POS valant élaboration du PLU avait permis de disposer d'un document compatible avec la ligne 14 sud et avec la ligne 15 sud. La révision du PLU actuellement en cours permettra également d'aboutir à un document compatible.

M. CHARASSE confirme que la SGP avait été associée en tant que personne publique, permettant d'aboutir à un PLU compatible avant l'obtention de la DUP, et précise que la SGP reste à disposition de la ville pour constater la compatibilité du nouveau PLU.

Le représentant de la ville de Paray-Vieille-Poste indique ne pas avoir d'observations à formuler.

Monsieur le préfet prend acte. Il invite les autres collectivités présentes à exprimer leurs observations.

Le représentant de la Communauté d'Agglomération « Les Portes de l'Essonne » souligne qu'indépendamment de la problématique d'une nouvelle gare à Morangis, la question du stationnement des actifs du futur SMR (environ 200 personnes) est une question de première importance.

M. CHARASSE de la Société du Grand Paris précise que cette problématique a bien été identifiée dans le projet de SMR.

Sollicités successivement par Monsieur le préfet, les représentants du Conseil Général du Val-de-Marne, de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Val-de-Marne et de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Val-de-Marne et des Services de l'État indiquent ne pas avoir d'observation à formuler.

Monsieur le préfet en prend acte et, après avoir remercié les participants, clôt la réunion.

Pour le Préfet et par délégation

le Secrétaire Général,


Christian ROCK



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

www.societedugrandparis.fr