404904

GRAND PARIS EXPRESS
LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État
15 MARS 2022
Le Rapporteur,

Société du Grand Paris

Décembre 2021

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE MODIFICATIVE

AEROPORT D'ORLY (EXCLUE) < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

LIGNE 18

PIÈCE I.1.1

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de l'établissement public territorial de Saint Quentin en Yvelines (78)

Sommaire

I. Préambule 3
II. Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme 7
1 La mise en compatibilité 9
1.1 Définition 9
1.2 Champs d'application 9
1.3 Objet 9
2 Le déroulement de la procédure 9
2.1 L'examen du dossier par le préfet 9
2.2 L'examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique 9
2.3 L'enquête publique conjointe 9
2.4 L'avis du conseil communautaire 9
2.5 La déclaration d'utilité publique 9
3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité 10
4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité 10
4.1 Article L.153-54 du code de l'urbanisme 10
4.2 Article L.153-55 du code de l'urbanisme 10
4.3 Article L.153-56 du code de l'urbanisme 11
4.4 Article L.153-57 du code de l'urbanisme 11
4.5 Article L.153-58 du code de l'urbanisme 11
4.6 Article L.153-59 du code de l'urbanisme 11
4.7 Article R.153-13 du code de l'urbanisme 11
4.8 Article R.153-14 du code de l'urbanisme 11
5 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité 12
III. Présentation générale du projet et de son contexte 13
1 Le contexte administratif du projet 15
2 Présentation du programme 15
3 Présentation du projet 16
3.1 Présentation technique du projet 17
3.1.1 La section souterraine en tunnel 17
3.1.2 La section aérienne, en viaduc ou au sol 17
3.1.3 Les gares 18
3.1.4 Les ouvrages techniques annexes 18
3.1.5 Les sites industriels 18
3.2 Présentation du projet sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines 18
3.3 L'optimisation du projet de la Ligne 18 objet de la déclaration d'utilité publique modificative 19
3.3.1 L'optimisation générale du projet de la Ligne 18 19
3.3.2 L'optimisation du projet de la Ligne 18 sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines 19
IV. Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune 21
1 Les documents supra-communaux 23
1.1 Le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) 23
1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) 23
2 Rappel sur la mise en compatibilité des PLU de Guyancourt et Magny-les-Hameaux avec la déclaration d'utilité publique de la Ligne 18 par le décret du 28 mars 2017 23
3 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal 24
3.1 Les Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) 24
3.2 Les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) 25
3.2.1 L'Orientation d'aménagement et de programmation locale « Guyancourt-ville secteur "Thales" » 25
3.2.2 L'Orientation d'aménagement et de programmation locale « secteur Mérantais » 25
3.3 Le règlement graphique : les zones traversées 25
3.3.1 La zone U et les secteurs Ai et A 25
3.3.2 La zone A et le secteur Ap 25
3.3.3 La zone N et le secteur Ne 26
3.4 Autres éléments figurant sur le plan de zonage concernés par les modifications du projet de la Ligne 18 28
3.5 Le règlement écrit 30
3.5.1 Dispositions particulières applicables aux zones urbaines et à urbaniser (Titre III du règlement) 30
3.5.2 Dispositions particulières applicables à la zone agricole (Titre V du règlement) 31
3.5.3 Dispositions particulières applicables à la zone naturelle (Titre VI du règlement) 31
3.6 Les servitudes d'utilité publique 32
3.7 Complément au rapport de présentation : exposé des motifs 33
V. Extraits des documents d'urbanisme 35
1 Complément au rapport de présentation 37
2 Extraits du plan zonage 38
2.1 Extraits du plan de zonage en vigueur 38
2.1.1 Extrait du plan de zonage sur la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par le déclassement de l'EBC en vigueur 38

2.1.2 Extrait du plan de zonage sur la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par les suppressions d'une partie d'un espace paysager à protéger ou à mettre en valeur et d'une partie d'un espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés en vigueur 39

2.2 Extraits du plan de zonage mis en compatibilité 40

2.2.1 Extraits du plan de zonage sur la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par le déclassement de l'EBC présentant la modification proposée et mis en compatibilité 40

2.2.2 Extraits du plan de zonage sur la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par les suppressions d'une partie d'un espace paysager à protéger ou à mettre en valeur et d'une partie d'un espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés présentant la mise en compatibilité proposée et mis en compatibilité 41

3 Extraits des Orientations d'Aménagement et de Programmation 42

3.1 Extraits des OAP en vigueur 42

3.1.1 Extrait de l'orientation d'aménagement et de programmation locale du secteur Thales en vigueur 42

3.1.2 Extrait de l'orientation d'aménagement et de programmation locale du secteur Mérantais en vigueur 43

3.2 Extraits des OAP mises en compatibilité 44

3.2.1 Extrait de l'orientation d'aménagement et de programmation locale du secteur Thales mise en compatibilité 44

3.2.2 Extrait de l'orientation d'aménagement et de programmation locale du secteur Mérantais mise en compatibilité 45

4 Extraits du règlement 46

4.1 *En vigueur* 46

4.2 *Mise en compatibilité* 46

I. Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY), dans les Yvelines, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers du réseau de transport public du Grand Paris dont une section traverse le territoire intercommunal sur les communes de Magny-les-Hameaux et de Guyancourt.

Le Maître d'ouvrage du projet est la Société du Grand Paris. Cet établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, créé par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris « *a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation* ».

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public du 1er octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a ensuite adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble, qui a été approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011.

Les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Magny-les-Hameaux et de Guyancourt ont fait l'objet d'une mise en compatibilité à l'occasion de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Ligne 18 actée par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017. Ces documents d'urbanisme ont ensuite été remplacés par le PLUi de la communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines approuvé en conseil communautaire le 23 février 2017. Le PLUi a depuis fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une révision allégée approuvée par délibération du Conseil communautaire le 5 mars 2020.

Le présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative modifie le projet de la Ligne 18 déclaré d'utilité publique sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines en ce qu'il porte sur une optimisation du tracé de la ligne résultant de l'avancement des études techniques incluant notamment une modification à la marge des emprises de quatre ouvrages de service.

Une mise en compatibilité du PLUi de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est nécessaire pour permettre la réalisation du projet ainsi amendé.

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de cohérence territoriale (SCoT) en vigueur.

Par ailleurs, le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 123-4 du code de l'urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

Les évolutions des PLU(i) présentées à l'enquête publique ont été ponctuellement modifiées pour prendre en compte les demandes formulées, avant et pendant l'enquête publique, notamment lors de la réunion d'examen conjoint des mises en compatibilité des documents d'urbanisme. Les modifications de la présente pièce sont identifiées par une barre verticale de couleur orange, sauf sur les extraits des PLU(i) en Partie 5.

II. Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

1 La mise en compatibilité

1.1 Définition

Conformément au 1° de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

1.2 Champs d'application

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés dès lors qu'ils sont dotés d'un tel document et qu'une procédure de mise en compatibilité a été menée.

Les enquêtes publiques portant sur les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont ouvertes et organisées par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France[1] : la procédure de mise en compatibilité relève donc de la compétence du préfet de la région d'Ile-de-France.

1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris faisant l'objet du présent dossier de déclaration d'utilité publique modificative sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec l'ensemble des composantes du projet soumis à enquête publique, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.

[1] *Article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de la loi relative au Grand Paris disposant que « les enquêtes publiques portant sur les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont ouvertes et organisées par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France »*

2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

2.1 L'examen du dossier par le préfet

Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLUi approuvé de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L.153-54 et R.153-14 du code de l'urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du PLUi avec l'opération.

2.2 L'examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLUi avec la déclaration d'utilité publique modificative doivent avoir fait l'objet, selon les articles L. 153-54 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme, d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées (PPA) mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme.

Cet examen conjoint se traduira par l'organisation d'une réunion *ad hoc* à l'initiative de la préfecture de région, avant l'ouverture de l'enquête publique. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sera joint au dossier d'enquête publique.

2.3 L'enquête publique conjointe

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par le préfet de région. L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLUi de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

2.4 L'avis du conseil communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLUi est soumis pour avis au conseil communautaire. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

2.5 La déclaration d'utilité publique

La proposition de mise en compatibilité du PLUi éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée par la déclaration d'utilité publique prise par décret en Conseil d'État.

Dès lors que celle-ci est prononcée, la déclaration d'utilité publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLUi. Le document d'urbanisme est modifié par le décret lui-même et la mise en compatibilité est effective dès l'entrée en vigueur du décret suite à sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Le décret est affiché pendant un mois au siège de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et dans les mairies des communes membres concernées, ou en mairie. Une mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département[2].

[2] *Articles L. 153-58, R. 153-20 et R. 153-21 du code de l'urbanisme*

3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Ce dossier comprend les documents suivants :

- **Une notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
  - la présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune ;
  - les incidences du projet sur le PLUi et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation ;
- **Un complément au rapport de présentation** du PLUi afin d'y ajouter un exposé des motifs de la présente mise en compatibilité ;
- Les extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) : dans leur version issue du document en vigueur, dans une version sur laquelle sont représentées les évolutions proposées, et dans la version mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet ;
- Les extraits des **orientations d'aménagement et de programmation (OAP)** : dans la version issue du document en vigueur, dans une version sur laquelle sont représentées les évolutions proposées, et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet ;
- **Les extraits de la pièce écrite du règlement du PLUi :** dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité. Cette dernière introduit les modifications de texte nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

La procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles L.153-54 à L.153-59, R.153-13 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

4.1 Article L.153-54 du code de l'urbanisme

L'article L.153-54 du Code de l'urbanisme dispose que :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint ».

4.2 Article L.153-55 du code de l'urbanisme

L'article L.153-55 du Code de l'urbanisme dispose que :

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

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas ».

4.3 Article L.153-56 du code de l'urbanisme

L'article L.153-56 du code de l'urbanisme dispose que :

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité »

4.4 Article L.153-57 du code de l'urbanisme

L'article L.153-57 du Code de l'urbanisme dispose que :

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas ».

4.5 Article L.153-58 du code de l'urbanisme

L'article L.153-58 du Code de l'urbanisme dispose que :

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

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

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral ».

4.6 Article L.153-59 du code de l'urbanisme

L'article L.153-59 du code de l'urbanisme dispose que :

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma ».

4.7 Article R.153-13 du code de l'urbanisme

L'article R.153-13 du code de l'urbanisme dispose que :

« Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.

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

4.8 Article R.153-14 du code de l'urbanisme

L'article R.153-14 du code de l'urbanisme dispose que :

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable ».

5 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

Depuis le 1er février 2013, le décret n° 2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est entré en vigueur. Ce décret implique que les procédures de mise en compatibilité puissent éventuellement être soumises à une évaluation environnementale, de manière automatique ou suite à un examen au cas par cas effectué par l'Autorité environnementale compétente (Mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable – MRAe).

En application de l'article R. 104-9 du code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme, dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31 du même code.

Selon l'article L. 153-31 du code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme est révisé lorsqu'est décidé notamment de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

Dans le cas présent, deux sites Natura 2000 sont situés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines :

- **La zone de protection spéciale « Etang de Saint Quentin »** : le site Natura 2000, désigné au titre de la directive « Oiseaux » s'étend sur une partie du territoire de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en- Yvelines (CASQY). L'étang fait partie des hauts lieux de la biodiversité de la région francilienne. La richesse écologique est mise en évidence d'une part par les inventaires de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), et d'autre part par la création d'une réserve naturelle nationale à dominante ornithologique en 1986. Le site est composé d'une seule unité de 87 hectares et abrite 7 espèces végétales protégées et 230 espèces d'oiseaux recensées depuis les premiers inventaires ;

- **La vallée de la Mérantaise**, qui fait partie dans la zone de protection spéciale (ZPS) du massif de Rambouillet, est localisée au nord-est de celui-ci et s'inscrit spécifiquement dans la vallée et ses coteaux :
    - Le site « massif de Rambouillet et zones humides proches » fait au total une superficie de 17 110 hectares, et est l'un des plus grands sites Natura 2000 d'Île-de-France. Proche de la ZPS « Étang de Saint Quentin », les liens avec celle-ci sont incontestables pour les oiseaux d'eau, au niveau de la chaîne des Étangs de Hollande et de l'étang des Noës. Sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, il est représenté par les boisements de Port Royal, de la vallée de la Mérantaise, qui recèlent de forts enjeux pour les chiroptères (9 espèces), pour les milieux humides de fonds de vallées et pour certains oiseaux forestiers comme la Bondrée apivore, le Pic mar et le Pic noir.

La présente mise en compatibilité a pour effet de réduire une protection édictée en raison de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels puisqu'elle implique :

- la réduction de l'emprise d'un espace boisé classé dans le secteur du Golf national à Magny-les-Hameaux sur 2 439 m² ;
- la suppression de 38 500 m² de l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger à Guyancourt ;
- la suppression de 5 500 m² de l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés au nord du Technocentre Renault à Guyancourt.

La présente mise en compatibilité réduit une protection édictée en raison de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels. Elle emporte ainsi les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31 du Code de l'Urbanisme et est donc, du fait de la présence de sites Natura 2000, soumise à évaluation environnementale en application de l'article R. 104-9 du code de l'urbanisme.

L'évaluation environnementale de la présente mise en compaitiblité ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale figurent dans les Pièce I de ce dossier d'enquête publique.

Il est précisé que l'appréciation des effets potentiels sur l'environnement du projet, ainsi que les mesures prises par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire et si besoin compenser les effets potentiels du projet de Ligne 18 sur l'environnement, sont présentées dans l'étude d'impact du projet, en pièce G du dossier d'enquête publique.

III. Présentation générale du projet et de son contexte

1 Le contexte administratif du projet

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers, traverse **trois départements et treize communes** toutes dotées d'un PLU ou d'un PLUi. Le PLU de la commune de Versailles et le PLUi de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines nécessitent une mise en compatibilité avec le présent dossier de déclaration d'utilité publique modificative.

Par ailleurs, **le Schéma directeur de la Région Ile-de-France** (SDRIF) de 2013 est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire intercommunal selon les dispositions de l'article L. 123-4 du Code de l'urbanisme. Le SDRIF a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013, après enquête publique, puis approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

Issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, il intègre explicitement le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. En effet, la réalisation de ce réseau est intégrée dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure sur la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « Orientations réglementaires ».

2 Présentation du programme

Le programme, le réseau du **Grand Paris Express** compte environ 200 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

- Le réseau de transport public du Grand Paris, représenté par les lignes « rouge » (parties ouest et sud de la Ligne 15, Ligne 16, Ligne 17), « bleue » (Ligne 14) et « verte » (Ligne 18) pour environ 160 km de lignes ;
- Le réseau complémentaire structurant (environ 40 km, dont la partie Est de la Ligne 15).

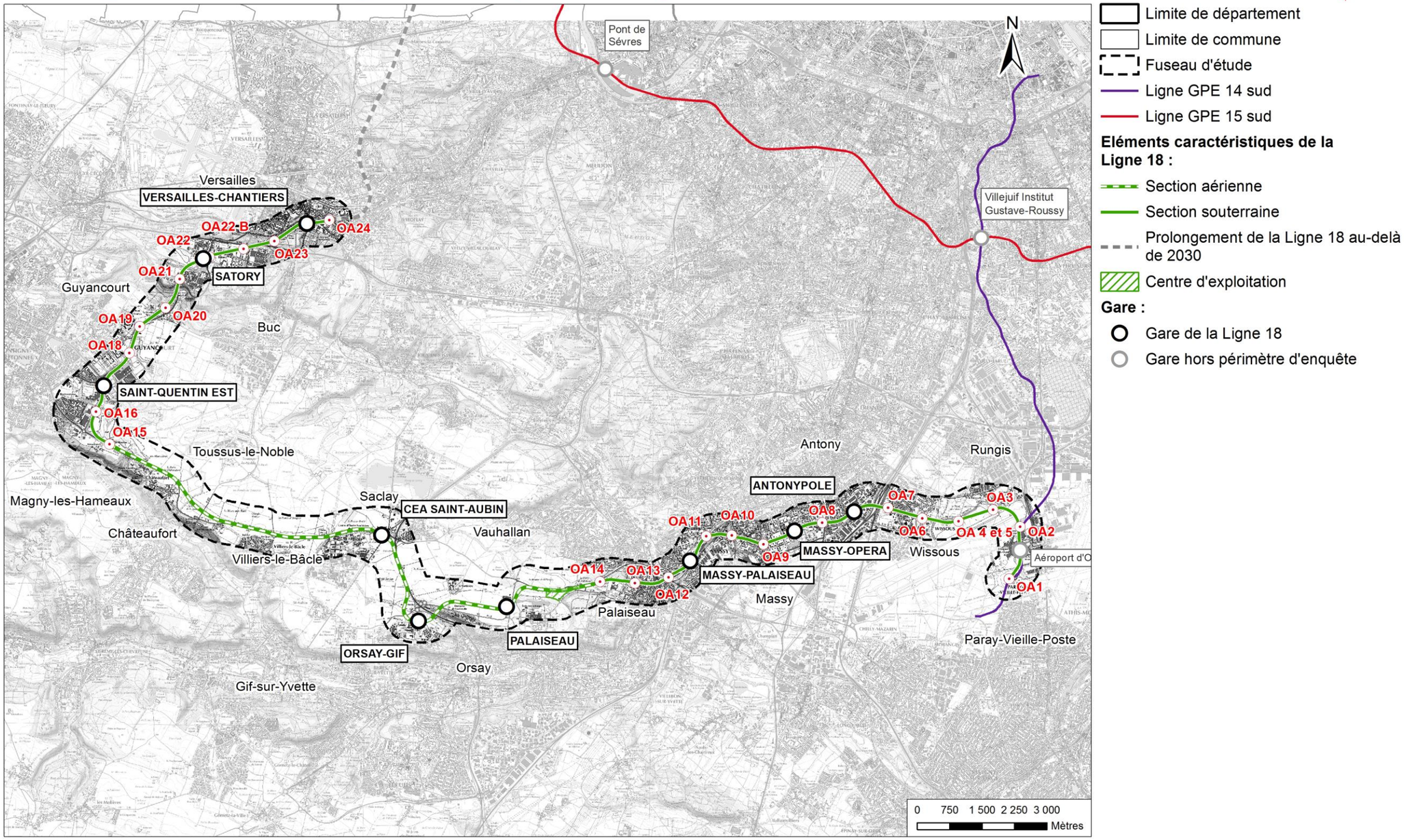
Le programme répond aux objectifs suivants :

- Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- Décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;
- Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et les bassins de vie ;
- Faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- Contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Le réseau du Grand Paris Express est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération.

3 Présentation du projet

Ligne 18 entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers



Sources : IGN, SGP
Carte réalisée par le groupement ICARE

La ligne est traversée d'est en ouest par les gares et ouvrages annexes suivants :

- dix gares : Aéroport d'Orly, Antonypole, Massy Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin Est, Satory, Versailles Chantiers ;
- vingt-quatre ouvrages annexes sur les parties souterraines de la ligne : quatorze sur la partie est et dix sur la parties ouest (OA15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22 *bis*, 23 et 24), et un centre d'exploitation (site de maintenance) à Palaiseau.

La Ligne 18 inclut un tronçon Versailles Chantiers – Nanterre La Folie, dont la réalisation est prévue au-delà de 2030 dans le schéma d'ensemble. Ce tronçon n'est pas concerné par le présent dossier.

Le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers de la Ligne 18 comprend environ 35 km de voies, en incluant les voies de raccordement de la ligne au site de maintenance et les arrière-gares.

La ligne s'insère pour partie en souterrain et pour partie en aérien, selon les territoires traversés. Elle compte un total de 13,8 km en aérien soit environ 40 % du linéaire du projet, avec trois gares aériennes.

Un dossier d'enquête d'utilité publique concernant le projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers (ligne 18 du Grand Paris Express) a été soumis à enquête publique du 21 mars au 26 avril 2016. **Un décret en Conseil d'Etat n° 2017-425 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux a été pris le 28 mars 2017**.

Le projet déclaré d'utilité publique le 28 mars 2017 ne comprenait que huit gares sur les dix prévues pour la ligne 18 :

- la gare Aéroport d'Orly, commune aux lignes 14 et 18, a été présentée dans le dossier d'enquête publique du tronçon d'Olympiades à Aéroport d'Orly (prolongement de la Ligne 14 au sud). Elle était présentée dans le dossier d'enquête publique de la Ligne 18 à titre d'information uniquement ;
- la gare CEA Saint-Aubin n'avait pas été incluse en raison des incertitudes qui subsistaient alors sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec la réduction de certaines activités du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives).

La réduction des activités sur le site du CEA Saclay s'étant achevée fin 2019, une procédure de modification de la déclaration d'utilité publique a été engagée par la SGP et une enquête publique s'est tenue dans ce cadre du 15 juin au 17 juillet 2020. Suite au décret n° [•] du [•], le périmètre du projet déclaré d'utilité publique a été augmenté et comprend désormais la gare CEA Saint-Aubin.

A la réalisation du tunnel, du viaduc, des nouvelles gares et du site de maintenance, s'ajoute celle des ouvrages annexes nécessaires au bon fonctionnement de la ligne. Ces ouvrages, répartis le long du tracé, permettent l'accès des services de secours, la ventilation de l'ensemble des ouvrages souterrains, la récupération et l'évacuation des eaux d'infiltration, l'alimentation en électricité de la ligne ainsi que des gares et des équipements du tunnel et du viaduc.

La Ligne 18 accueillera un métro automatique à capacité adaptée. Les trains circulant sur la future Ligne 18 pourront atteindre une vitesse maximale d'au moins 100 km/h et seront à roulement fer alimenté par troisième rail, d'une largeur de 2,50 m environ. Ce matériel répond de façon plus satisfaisante aux caractéristiques de la ligne (grandes inter-gares avec vitesses de pointe à 100 km/h, passage en aérien) et à la qualité de service attendue (davantage de places assises, meilleure circulation intérieure dans les voitures).

Dans la configuration de la Ligne 18 assurant la liaison entre Orly et Versailles, chaque rame aura une longueur d'environ 45 m (soit un train composé de trois voitures d'environ 15 m) ; la capacité unitaire visée des rames s'établit alors autour de 350 personnes par train.

3.1 Présentation technique du projet

3.1.1 La section souterraine en tunnel

La section courante du tunnel ferroviaire permet l'installation de deux voies de circulation. Sa géométrie est limitée par différentes contraintes :

- les possibilités techniques de déplacement des tunneliers ;
- les contraintes de tracé imposées par la circulation du matériel roulant ;
- les contraintes imposées par la recherche du confort des usagers.

Le tunnel se situe à des profondeurs variables : les quais des gares se situent ainsi entre 10 à 30 m de profondeur environ par rapport au terrain naturel hormis pour les gares aériennes (Palaiseau, Orsay-Gif » et CEA Saint-Aubin).

Le tunnel est principalement creusé au tunnelier ; lorsque les contraintes d'insertion le permettent, il peut également être réalisé en tranchée couverte (creusement d'un ouvrage-cadre depuis la surface).

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage et le démontage des tunneliers en vue du creusement du tunnel. Ces puits sont creusés dans le sol ; leur profondeur peut varier selon l'altimétrie du tunnel.

Les puits peuvent utiliser les emprises d'un futur ouvrage annexe ou d'une gare et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages.

Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce et par convoi jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage.

Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation du tunnel sur une section prédéfinie : le puits d'entrée sert durant cette phase à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie. Il est ensuite déplacé par convoi spécial et peut être remonté dans un nouveau puits d'entrée si nécessaire.

3.1.2 La section aérienne, en viaduc ou au sol

De façon générale, les critères de choix entre insertion souterraine et aérienne sont les suivants :

- la présence de contraintes d'insertion spécifiques (pistes de l'aéroport d'Orly, faisceaux ferrés à Massy-Palaiseau ou Versailles Chantiers, plans d'eau, traversée de la forêt de Versailles, etc.) ;
- la présence de contraintes techniques (pentes, etc.) ;
- la qualité de l'insertion urbaine ;
- les impacts environnementaux potentiels ;
- la qualité de l'insertion paysagère.

L'insertion en viaduc se fera sur le plateau de Saclay sur la section allant de Palaiseau à Saclay (6,6 km environ) desservant les trois gares aériennes de Palaiseau, Orsay-Gif » et CEA Saint-Aubin.

Au regard des critères de choix décrits ci-dessus, le présent dossier de déclaration d'utilité publique modificative prévoit par ailleurs une insertion au sol d'une partie de la ligne jusqu'alors prévue en viaduc, entre le poste-source RTE de Saint-Aubin et le Golf national à Magny-les-Hameaux.

L'insertion au sol concerne trois sections rasantes et deux sections en tranchées. La section aérienne s'implante au niveau du terrain naturel sur 5,5 km.

3.1.3 Les gares

Les gares du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers sont constituées d'ouvrages souterrains ou aériens, avec des quais situés à des élévations variant d'environ -26 m (Versailles Chantiers) à +8 m (Orsay-Gif) par rapport au niveau du sol. Les quais permettront à terme d'accueillir des trains d'une longueur de 60 m.

Chacune des gares a été positionnée de façon à établir la meilleure correspondance possible avec les réseaux de transport en commun existants et programmés, tout en permettant une desserte optimale des quartiers dans lesquels elle s'insère. En outre, les enjeux environnementaux ont été pris en considération afin d'ajuster le positionnement des gares et d'en limiter les éventuels impacts.

Les gares sont dotées d'émergences qui assurent l'accès des voyageurs et peuvent également accueillir des locaux d'exploitation. La forme de ces émergences, conçues en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments jouant un rôle de signal et portant l'identité du réseau. Les espaces publics aux abords des gares font par ailleurs l'objet d'aménagements de qualité, assurant de bonnes conditions d'intermodalité et d'irrigation de la ville.

Les gares sont conçues pour faciliter les parcours de tous les voyageurs entre la ville et les trains. Les services, les quais et les trains sont en particulier entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Des dispositions relatives à la conception et à l'aménagement des émergences seront prises pour favoriser l'intégration urbaine des gares souterraines et la qualité de l'insertion paysagère des gares aériennes. Le traitement paysager se fera au cas par cas de manière à assurer la meilleure intégration possible des émergences dans leur environnement patrimonial.

Dans un souci de favoriser les conditions propices au développement de l'intermodalité à proximité des zones de parvis, les abords immédiats des gares feront l'objet d'aménagements assurant l'articulation et la complémentarité avec les autres modes de déplacement : réseau d'autobus, modes actifs (marche à pied, vélo, etc.), modes motorisés individuels.

3.1.4 Les ouvrages techniques annexes

Il s'agit de tous les ouvrages techniques indispensables au fonctionnement du réseau : puits d'accès des secours (pompiers), puits de ventilation, ouvrages d'épuisement, postes de redressement pour l'alimentation électrique, etc.

En particulier, la réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 m entre deux puits d'accès des secours, ou entre un puits d'accès des secours et une gare. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.

Les ouvrages de ventilation/désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via des gaines de ventilation et des grilles de rejet. Celles-ci ont une surface de l'ordre de 60 m² en cas de circulation possible, 20 m² lorsqu'elles sont protégées et inaccessibles au public. Généralement, les ouvrages de ventilation/désenfumage sont mutualisés avec les ouvrages d'accès pompiers.

Les ouvrages d'épuisement sont destinés à recevoir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel, en vue de les recueillir à un point bas du tunnel puis de les rejeter au moyen d'une pompe dans le réseau d'assainissement. Des accès aux ouvrages d'épuisement devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m², sans élévation par rapport au niveau du sol.

Les postes de redressement permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) en courant continu de 1 500 volts, utilisé par les trains de la Ligne 18. Les postes de redressement seront réalisés tous les 2 km environ. En règle générale, ils sont intégrés dans des ouvrages annexes. Lorsque les espaces en gare ne le permettent pas, ils sont localisés à des emplacements mutualisés avec des puits d'accès de secours, dans des locaux d'environ 150 à 250 m² préférentiellement situés en rez-de-chaussée. Ils pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1).

Comme pour les gares, et en fonction de leur environnement patrimonial, paysager et urbain, des dispositions en matière de traitement paysager seront prises pour favoriser l'intégration des ouvrages techniques annexes.

3.1.5 Les sites industriels

Un site dédié spécifiquement aux fonctions d'exploitation et de maintenance de la Ligne 18 sera implanté sur la commune de Palaiseau, au nord de l'Ecole polytechnique.

Le site regroupe plusieurs ensembles fonctionnels en un même lieu :

- le Site de maintenance et de remisage (SMR) qui permet la maintenance en atelier du parc de matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement d'organes) ainsi que le lavage et le remisage des trains ;
- le Site de maintenance des infrastructures (SMI) de la ligne ;
- le Poste de commande centralisé (PCC) chargé de la direction et de l'exploitation de la ligne.

Les principales raisons du regroupement de ces fonctionnalités sur un même site résident dans la mutualisation du faisceau de voies les reliant à la ligne, des fonctions liées au site (accès, contrôle d'accès, sûreté, etc.) et des équipements sociaux (restaurant, équipements tertiaires, etc.), puisqu'il s'agit du seul point de la ligne où seront rassemblés des effectifs significatifs.

3.2 Présentation du projet sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, sur une longueur totale d'environ 5,5 km.

D'est en ouest, la ligne arrive, au sol, sur la commune de Magny-les-Hameaux où elle longe le Golf national et la RD36. Elle passe ensuite sous le Golf national et remonte vers le nord, le long de l'avenue de l'Europe. L'emprise de la ligne sur la ville de Magny-les-Hameaux est d'une longueur d'environ 2 km.

La ligne continue ensuite vers le nord sur la commune de Guyancourt, le long de l'avenue de l'Europe et de l'avenue Léon-Blum (RD91). L'emprise de la ligne sur la ville de Guyancourt est d'une longueur d'environ 3,5 km.

Sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, le réseau présente les caractéristiques principales suivantes :

- une section de l'infrastructure courante au sol à Magny-les-Hameaux et une section de l'infrastructure courante souterraine ;
- sur la commune de Guyancourt, la gare Saint-Quentin Est (dénomination technique provisoire) avec son emprise souterraine et son bâtiment voyageurs ;
- cinq ouvrages techniques annexes : deux à Magny-les-Hameaux (OA15 et OA16) et trois à Guyancourt (OA18, OA19 et OA20) ;
- et les emprises de chantier associées, pendant la période de construction de la ligne.

3.3 L'optimisation du projet de la Ligne 18 objet de la déclaration d'utilité publique modificative

3.3.1 L'optimisation générale du projet de la Ligne 18

Le présent dossier d'enquête publique modifie le projet déclaré d'utilité publique par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 modifié (voir pièces J.15a et J.15b) en ce qu'il porte sur :

- les modifications du profil en long entre la gare CEA Saint-Aubin et la gare de Saint-Quentin Est, incluant notamment une mise au sol de l'infrastructure entre CEA Saint-Aubin et le Golf national de Magny-les-Hameaux ainsi qu'une optimisation de la transition aérien/souterrain entre le Golf national et Saint-Quentin Est ;
- les évolutions à la marge du tracé entre la gare CEA Saint-Aubin et la gare Versailles-Chantiers, incluant notamment un déplacement à la marge de la gare Saint-Quentin Est pour en améliorer l'insertion urbaine et de trois ouvrages annexes.

S'agissant des ouvrages annexes, les principales modifications apportées sont les suivantes :

- le dédoublement de l'OA22 en un OA22 et un OA22 *bis*, pour concilier les exigences réglementaires sur l'interdistance entre les accès de secours et les contraintes d'insertion – remettant ainsi en cohérence le dossier de déclaration d'utilité publique et celui de l'autorisation environnementale[3] ;
- le déplacement des ouvrages annexes OA18, OA19 et OA21 et un ajustement de l'emplacement de l'OA23 pour en améliorer l'insertion ;
- la modification de la répartition des fonctions techniques (ventilation/désenfumage et alimentation électrique) entre les différents ouvrages, et notamment la réduction de l'OA15 ;
- l'élargissement du faisceau du plan général des travaux pour les emprises des chantiers des gares de Saint-Quentin Est, Satory et de Versailles-Chantiers.

Les différents types d'ouvrages de la Ligne 18 ont fait l'objet d'une présentation dans le volet B2 du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) ayant conduit à l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation environnementale n° 2018-258 du 21 décembre 2018. Ce dossier et des pièces de l'étude d'impact ont depuis été mis à jour (séquence entre l'OA1 et la gare CEA Saint-Aubin) pour le dossier de déclaration d'utilité publique modificative dont l'enquête publique s'est tenue du 15 juin au 17 juillet 2020.

L'ensemble des principes généraux de conception et de réalisation détaillés dans ce dossier reste valable.

Les optimisations du projet sont présentées de manière plus détaillée dans les pièces A2 et A3 du présent dossier.

[3] La configuration du projet avec les OA22 et OA22 *bis* est celle déjà prise en compte pour l'autorisation environnementale de 2018, dans lequel la configuration de 2016 avec un unique OA22 avait donc déjà été mise à jour.

3.3.2 L'optimisation du projet de la Ligne 18 sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Le présent dossier modifie le projet déclaré d'utilité publique sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines en ce qu'il porte sur :

- **le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est** (à Guyancourt) de 200 m environ vers le nord-est, pour en améliorer l'insertion urbaine en calant la « boîte » souterraine sous la RD91 reconfigurée ;
- corollairement, la modification du tracé et de la méthode constructive du tunnel entre la gare et l'OA15 (à Magny-les-Hameaux) et l'ajustement de l'emplacement et des fonctions des ouvrages annexes OA15, OA16, OA18 et OA19 :
  - le tunnel est construit en tranchée couverte sur cette section (il reste creusé au tunnelier dans sa partie au nord de la gare) ;
  - l'OA15 est légèrement déplacé et son rôle est limité à une fonction d'accès des secours ; il a donc des dimensions plus réduites ;
  - les OA16, OA18 et OA19 sont déplacés de respectivement 20, 200 et 130 mètres environ, ce qui en améliore l'insertion urbaine, et leurs fonctions adaptées ;
- **la modification du profil en long, par l'insertion au sol** (plutôt qu'en viaduc) à Magny-les-Hameaux, sur le même tracé entre le Golf national et la RD36 ;
- **la modification du faisceau du plan général des travaux** pour les emprises du chantier de la gare de Saint-Quentin Est (à Guyancourt).

Les optimisations du projet sont présentées de manière plus détaillée dans les pièces A2 et A3 du présent dossier.

IV. Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune

1 Les documents supra-communaux

1.1 Le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 puis approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

Le PLUi de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines doit être compatible avec le SDRIF, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, en application de l'article L. 123-3 du code de l'urbanisme.

Le SDRIF intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « Orientations réglementaires ».

Le SDRIF de 2013 prend ainsi explicitement en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris, et les dispositions nouvelles du PLUi de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité, sont compatibles avec ce document.

1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ne fait pas partie du périmètre d'un schéma de cohérence territoriale (SCoT) en vigueur.

2 Rappel sur la mise en compatibilité des PLU de Guyancourt et Magny-les-Hameaux avec la déclaration d'utilité publique de la Ligne 18 par le décret du 28 mars 2017

Lors de la déclaration d'utilité publique de la Ligne 18, les mises en compatibilité suivantes des plans locaux d'urbanisme des communes de Magny-les-Hameaux et de Guyancourt avaient été effectuées :

- le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- l'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de :

  Pour le PLU de Magny-les-Hameaux :

  - réduire un espace boisé classé de 850 m² environ sur les emprises de la section courante en aérien ;
  - définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises de l'infrastructure en aérien ;
  - définir un second emplacement réservé également au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises d'un ouvrage technique annexe.
- *Pour le PLU de Guyancourt :*
  - réduire un espace paysager protégé d'une surface totale d'environ 800 m² ;
  - réduire l'emplacement réservé n° 5 destiné à la réalisation d'un pôle d'échange multimodal au bénéfice de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, sur une surface d'environ 4 650 m².
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Ces mises en compatibilité ont été prises en compte dans le PLUi de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines lors de son adoption.

3 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLUi en vigueur de Saint-Quentin-en-Yvelines au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris (Ligne 18) tel qu'amendé dans le présent dossier d'enquête préalable à une déclaration d'utilité publique modificative.

Cette mise en compatibilité vise également à préciser la mise en compatibilité des documents d'urbanisme réalisée lors de la déclaration d'utilité publique initiale de la Ligne 18. En effet, suite à l'approfondissement des études techniques et à l'évolution des documents d'urbanisme applicables, des besoins complémentaires de mise en compatibilité ont été identifiés.

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

- le complément au **rapport de présentation** ajouté pour insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- les compléments apportés à la **pièce écrite** du règlement d'urbanisme afin d'y introduire, dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes ;
- l'adaptation de la **pièce graphique** du règlement d'urbanisme ;
- l'adaptation des **cartographies des orientations d'aménagement et de programmation** Guyancourt-ville secteur Thalès à Guyancourt et secteur Mérantais à Magny-les-Hameaux.

Les autres pièces, qui sont compatibles avec le projet de la Ligne 18, n'appellent pas d'évolutions.

3.1 Les Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Dans l'axe 1 du PADD : « *Pour un territoire multiple et attractif* », défi 1 : « *renforcer sa position de Pôle structurant de la Région Ile-de-France* », il est énoncé que « *La réalisation de la ligne 18 du métro du Grand Paris Express en direction du plateau de Saclay. En préfiguration du métro, le Transport Collectif en Site Propre (TCSP) Massy/Saint-Quentin-en-Yvelines permettra de créer des liens forts entre les territoires de l'OIN Paris-Saclay.* ».

De même, dans l'axe 4 : « *Pour un territoire animé, pratique et facile à vivre »,* défi 1 *« Assurer un équilibre urbain et social* », il est précisé que pour favoriser le rééquilibrage est-ouest, il faut « *Prendre en compte le développement de la ligne 18 et la création d'une station de métro à l'est de l'agglomération pour faciliter les liaisons depuis l'ouest du territoire et ne pas risquer de renforcer les déséquilibres. La mise en place d'un réseau structurant de transports collectifs sur l'agglomération, inscrite dans le Plan Local de Déplacements (PLD), contribuera à cela.* ».

Au sein de ce même axe, dans le défi 3 « *Favoriser une évolution qualitative de la ville* », il est mentionné que les projets du Grand Paris permettront d'intensifier certaines parties de la ville. En effet, comme évoqué dans cette partie, « *Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) identifie les pôles de transport en commun comme secteurs de densification préférentielle. Il y a, à Saint-Quentin-en-Yvelines, trois gares desservies par des lignes Transilien ou RER. Le projet de la ligne 18 de métro du « Grand Paris Express » prévoit l'implantation d'une nouvelle station.*

Ces lieux sont aptes à devenir des lieux de vie et d'échanges :

- *Encourager un développement urbain intense autour des gares, existantes et à venir.*
- *Favoriser une mixité fonctionnelle accrue.*
- *Organiser ces polarités ou nouvelles polarités en fonction d'une réflexion d'ensemble des centralités de l'agglomération pour permettre leur complémentarité et ne pas fragiliser les polarités de proximité déjà existantes.* »

Le PADD donne toute sa place à la Ligne 18, qui est compatible avec le PADD. Il n'y a pas lieu de faire évoluer cette pièce.

3.2 Les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

La Ligne 18 est compatible avec les OAP thématiques (commerces et trame verte et bleue). Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer ces pièces.

Parmi les orientations d'aménagement et de programmation (relatives à certains secteurs du territoire intercommunal, **deux OAP évoquent le projet de réseau de transport public du Grand Paris** :

3.2.1 L'Orientation d'aménagement et de programmation locale « Guyancourt-ville secteur "Thales" »

Cette OAP a pour principal objectif de garantir le lien avec les quartiers environnants lors de l'aménagement de la parcelle ex-Thales – désormais friche industrielle - à Guyancourt. L'OAP évoque l'organisation générale du secteur et tend à la création d'une véritable centralité autour de la gare de Saint-Quentin Est et de son pôle multimodal.

Cette orientation concerne :

- Une partie du tracé depuis la place du Général de Gaulle jusqu'à l'avenue Léon Blum au niveau de la gare de Saint-Quentin Est ;
- la gare de Saint-Quentin Est.

Sur la pièce graphique de l'OAP, l'emplacement de la gare de Saint-Quentin Est doit être actualisé en raison de la modification du projet de la Ligne 18 (déplacement de la gare de 200 m environ vers le nord-est, désormais en dehors de la friche ex-Thales).

De plus, une partie de l'espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier du bois du Trou Berger doit être supprimée en cohérence avec la mise en compatibilité du plan de zonage décrite ci-dessous.

3.2.2 L'Orientation d'aménagement et de programmation locale « secteur Mérantais »

Le secteur Mérantais est situé est la commune de Magny-les-Hameaux. L'OAP indique notamment que « *de par sa localisation stratégique, ce secteur a vocation à se renforcer et à constituer une vitrine, comme porte d'entrée de l'agglomération, avec le développement de la ligne 18 du métro Grand Paris Express et du TCSP Massy / Saint-Quentin-en-Yvelines* ».

Cette orientation concerne une partie du tracé depuis la route de Trappes jusqu'à la place du Général de Gaulle, l'OA15 et l'OA16.

La cartographie présentée dans l'OAP fait figurer l'ancien tracé de la Ligne 18. **Le nouveau tracé de la Ligne prenant en compte les modifications du projet de la Ligne 18 objet de l'enquête doit être retranscrit sur la cartographie de l'OAP.**

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avère pleinement pris en compte dans le projet urbain décrit par ces deux orientations d'aménagement et de programmation. L'optimisation du projet du métro 18 requiert cependant les évolutions exposées ci-dessus.

3.3 Le règlement graphique : les zones traversées

La Ligne 18 traverse trois zones distinctes du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines :

- une zone urbaine (zone U) dans les secteur Ai et A ;
- une zone agricole (zone A) et son secteur Ap ;
- une zone naturelle (zone N) et son secteur Ne.

3.3.1 La zone U et les secteurs Ai et A

L'OA16, la gare de Saint-Quentin Est (SQE) et l'OA18 sont localisés dans le secteur UAi, respectivement dans les périmètres UAi7c19 pour l'OA16 et UAi6c28 pour la gare de SQE ainsi que l'OA18.

Le secteur Ai est concerné par :

- le tracé en tunnel, le long de la RD36, dans le secteur des Ceintures, puis le long de la RD91 qui borde le Technocentre Renault ;
- la future gare de Saint-Quentin Est (emprises en souterrain et bâtiment voyageurs), au niveau de la place de Villaroy et près du Technocentre Renault ;
- deux ouvrages techniques annexes, au niveau de l'aire de stationnement du golf et en bordure de la RD91 près du Technocentre Renault ;
- la présence d'une emprise travaux à proximité du giratoire de la place du Général de Gaulle, en bordure de l'avenue de l'Europe.

Le secteur Ai est dédié aux activités, y compris les industries.

L'OA19 est localisé dans le secteur A et plus précisément dans le périmètre UA6d19, sur la parcelle de l'Association nationale pour la formation automobile (ANFA), à proximité de l'avenue Léon Blum.

Le secteur A est dédié aux activités, hors industries.

La délimitation de la zone U sur le règlement graphique n'est pas concernée par la présente mise en compatibilité.

3.3.2 La zone A et le secteur Ap

La zone agricole A est concernée par :

- le tracé en tunnel dans le secteur Ap ;
- l'ouvrage technique annexe OA20 au chemin de la Minière.

Selon le règlement d'urbanisme, la zone A est concernée par *« les secteurs de l'agglomération, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles* ». Le secteur Ap de la zone A concerne plus précisément les secteurs agricoles protégés.

La délimitation de la zone A sur le règlement graphique n'est pas concernée par la présente mise en compatibilité.

3.3.3 La zone N et le secteur Ne

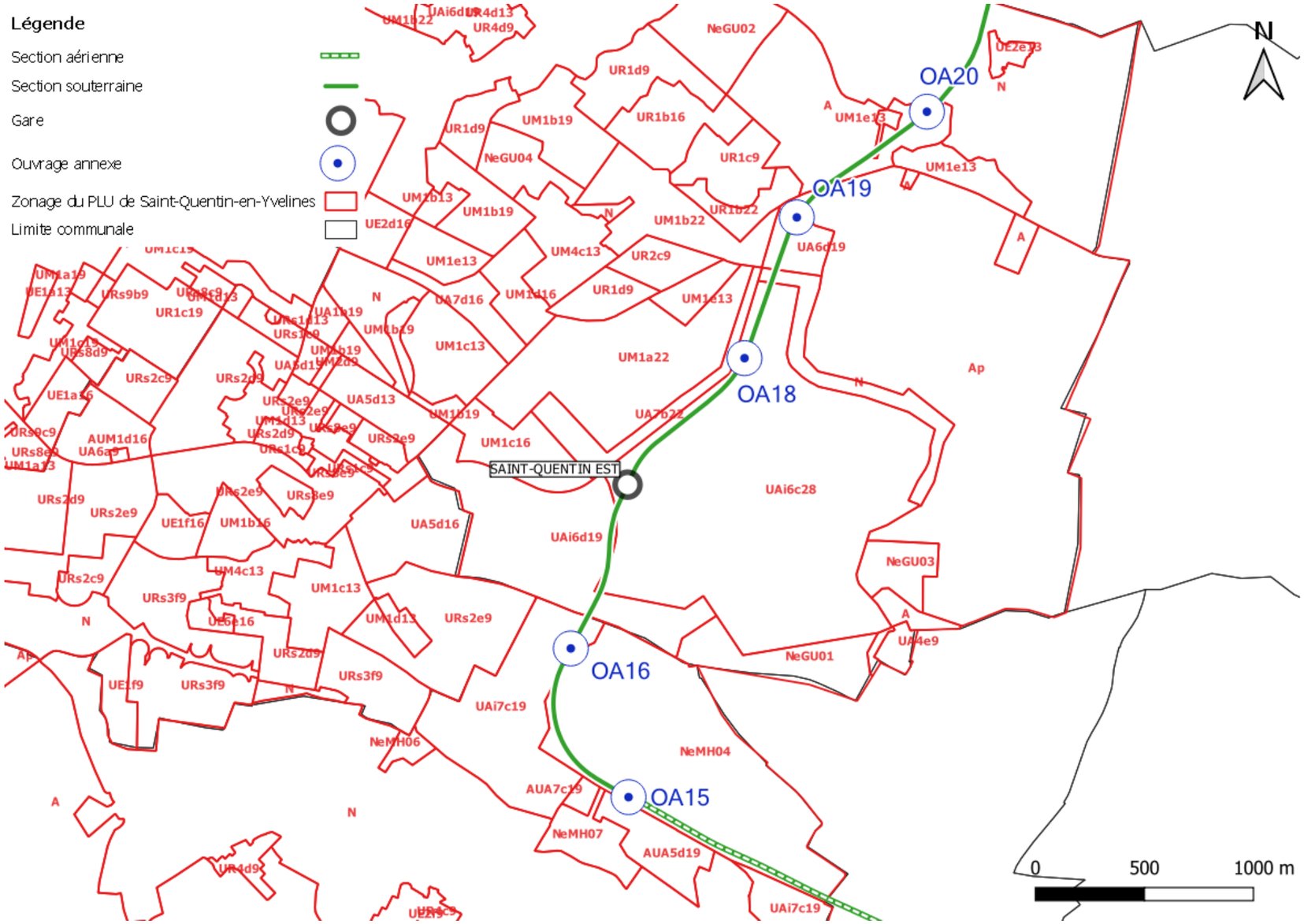
Sur la commune de Magny-les-Hameaux, le secteur Ne est concerné par l'OA15 et le tunnel, par la section courante de l'infrastructure à la fois en aérien, en tranchée ouverte et en tranchée couverte le long de la RD36 aux abords du Golf national.

Sur la commune de Guyancourt, le tunnel traverse la zone N au niveau du Bois du Trou Berger et des boisements de la rigole de Guyancourt.

Les zones naturelles et forestières, dites zones N, correspondent aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels, soit de la nécessité de préserver ou de restaurer les ressources naturelles, soit de la nécessité de prévenir les risques notamment d'expansion des crues.

La délimitation de la zone N sur le règlement graphique n'est pas concernée par la présente mise en compatibilité.

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLUi DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES FAISANT APPARAITRE LES ÉLÉMENTS DE PROJET



Nota : Les éléments de projet figurés sur ce plan sont des symboles ne donnant aucune indication de surface. Leur représentation permet uniquement d'apprécier la localisation approximative des éléments de projet.

3.4 Autres éléments figurant sur le plan de zonage concernés par les modifications du projet de la Ligne 18

Le règlement graphique est concerné par la présente mise en compatibilité au titre des évolutions présentées ci-dessous. Les autres prescriptions graphiques figurant sur le plan de zonage ne sont pas remises en cause par les éléments de projet.

Le détail des effets du projet sur l'environnement ainsi que les mesures prises par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire et si besoin compenser les incidences du projet sur l'environnement sont présentées dans l'étude d'impact du présent dossier d'enquête publique (Pièce G).

Le règlement graphique est mis en compatibilité de la manière suivante :

- **Suppression d'un espace boisé classé (EBC) de 2 439 m² situé dans le secteur du Mérantais à Magny-les-Hameaux ;**

L'optimisation du tracé pour limiter les impacts urbains tout en maintenant la vitesse commerciale de la ligne implique un besoin supplémentaire d'emprises de chantier sur 35 mètres de part et d'autre de l'axe de la ligne (soit une largeur chantier de 70 mètres).

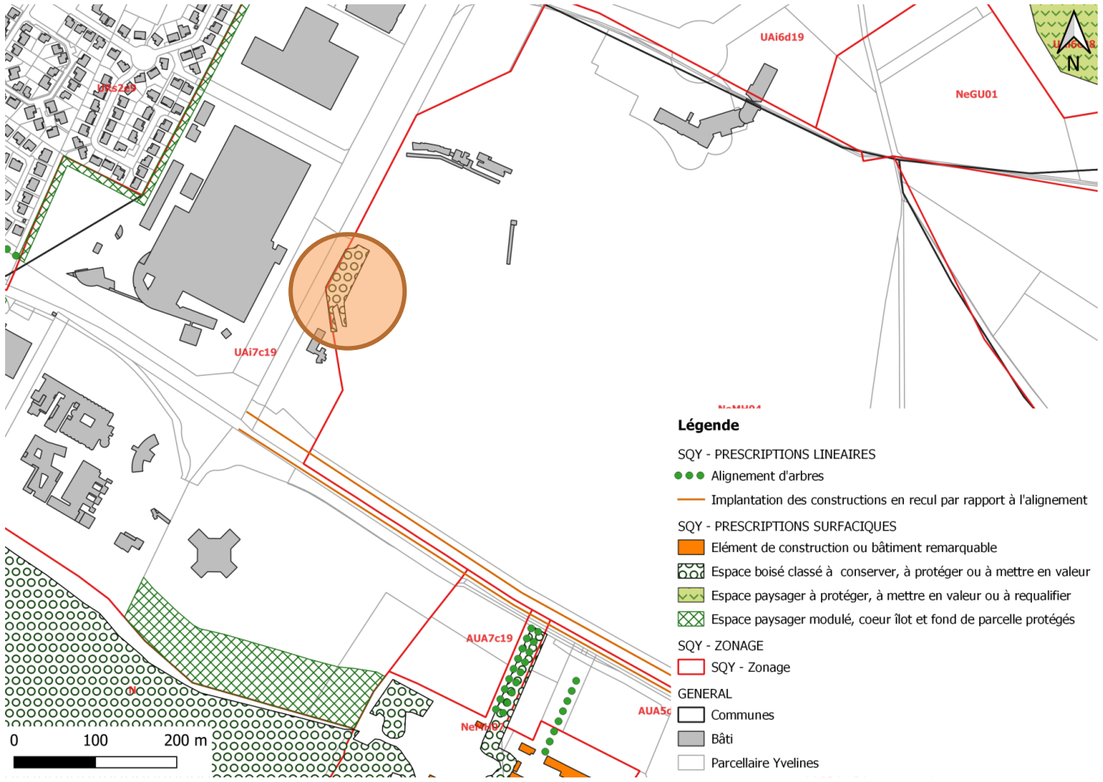
Un espace boisé classé 2 439 m² est situé sur ces emprises de chantier dans le secteur du Mérantais, en bordure de l'avenue de l'Europe à Magny-les-Hameaux.

Or la conservation, la protection et la création des boisements classés en EBC prévue à l'article L. 113-2 du code de l'urbanisme ne peut être assurée durant le phase des travaux.

Il est donc nécessaire de supprimer cet EBC afin de permettre la réalisation du projet optimisé de la Ligne 18.

La suppression de l'EBC n'induit pas de remise en cause de la diversité biologique sur la commune, ni du caractère naturel de la zone. Par ailleurs, dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre du projet, des mesures spécifiques permettant un traitement paysager qualitatif seront prises pour la définition de l'ouvrage annexe OA16, en vue d'assurer son insertion urbaine et paysagère.

Nota. — Les emprises qui ne seront pas nécessaire à l'exploitation de l'infrastructure définitive pourront être reclassées en EBC par la communauté d'agglomération à l'issue des travaux.



Plan de zonage du plan local d'urbanisme intercommunal de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur sur lequel est repéré l'EBC supprimé (cercle)

- **Réduction de l'espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier du Trou Berger à Guyancourt de 38 500 m² sur 184 445m²**

La déclaration d'utilité publique modificative a notamment pour objet le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est de 200 mètres environ par rapport au déjà déclaré d'utilité publique.

La nouvelle emprise de la gare de Saint-Quentin Est et du puits d'entrée du tunnelier est implantée en surface dans le bois du Trou Berger, également traversé par le tunnel en tranchée couverte.

Ce bois est un espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier inscrit au PLUi. Le règlement du PLUi autorise les constructions liées au fonctionnement du service public ou d'intérêt collectif dans ces espaces, mais limite l'emprise au sol des constructions à 5 % de la superficie du terrain.

Par ailleurs le PLUi prévoit que la dominante végétale des espaces doit être préservée (article 6-4 du Titre II – Dispositions communes applicables à toutes les zones). Or la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'édification des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris : la dominante végétale de l'espace ne pourra donc être préservée sur les emprises définitive et les emprises de travaux temporaires. Ainsi, la quasi-totalité du terrain d'assiette de la gare sera occupé par le bâtiment voyageur et la tranchée.

Une mise en compatibilité du PLUi est donc requise afin de permettre la réalisation du projet modifié de la Ligne 18 : il convient de supprimer une partie de cet espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier soit une surface de 38 500 m² pour les emprises nécessaires au projet.

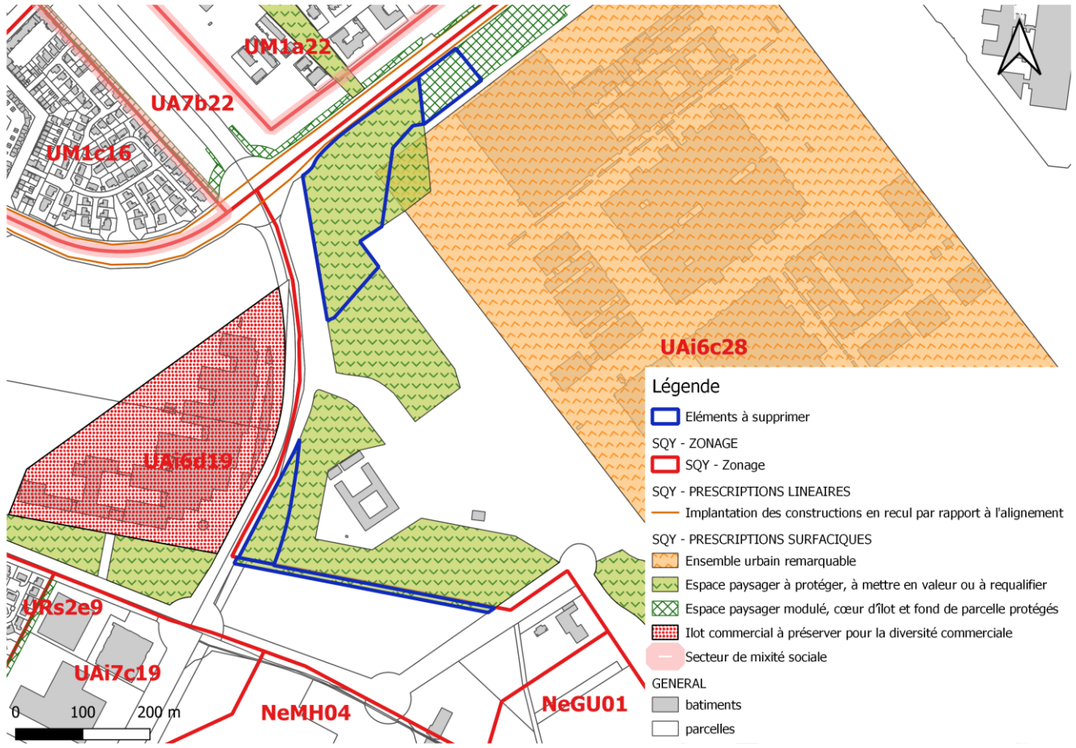
Nota. — La communauté d'agglomération pourra reclasser en espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier les emprises qui ne seront pas nécessaires à l'exploitation de la Ligne 18 en phase définitive à l'issue des travaux.

- **Réduction de l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle au nord du technocentre de Renault à Guyancourt de 5 500 m²**

Des emprises temporaires de chantier pour les besoins du creusement du tunnel sont prévues sur l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés situé au nord du technocentre de Renault. Le PLUi indique que ces « *espaces non bâtis, nécessaires au maintien des continuités écologiques sont à préserver* ».

Le projet remet donc en cause l'objet de cet espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés sur une surface de 5 500 m², dont la préservation ne peut être assurer durant les travaux de réalisation de la Ligne 18 (voir plan ci-dessus). Il convient donc de supprimer cette partie de l'espace paysager afin de permettre la réalisation du projet.

Nota. — La communauté d'agglomération pourra reclasser en espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle les emprises qui ne seront pas nécessaires à l'exploitation de la Ligne 18 en phase définitive à l'issue des travaux.



Plan de zonage du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur sur lequel est repéré l'espace paysager à mettre en valeur ou à requalifier réduit (contour bleu) et l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle réduit (contour bleu)

3.5 Le règlement écrit

Nota

Les éléments décrits ci-dessous sont des rappels des mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Magny-les-Hameaux et de Guyancourt en vertu du décret n° 2017-425 du 28 mars 2017, non reprises dans le PLUi de Saint Quentin en Yvelines en vigueur.

3.5.1 Dispositions particulières applicables aux zones urbaines et à urbaniser (Titre III du règlement)

Les dispositions particulières applicables aux zones urbaines et à urbaniser ne sont pas compatibles avec la gare Saint-Quentin Est de la Ligne 18 en ce qui concerne :

- **Les occupations et les utilisations du sol admises sous condition concernant les constructions à usages de commerces** (article U 2.4.2)

La gare doit accueillir des commerces répondant aux besoins des usagers et des habitants. Or, dans le secteur Ai au sein duquel se situe l'emplacement de la gare présenté dans le présent dossier, les commerces ne sont autorisés qu'à des conditions qui ne seront pas remplies par la gare. **Il convient donc d'autoriser les commerces dans ce secteur à condition qu'ils soient situés au sein de la gare Saint-Quentin Est.**

Les règles de l'article U 2 du Titre III du règlement écrit reproduites ci-dessous sont donc concernées par la présente mise en compatibilité :

« Article U 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

[…]

2.4. Occupations et utilisations du sol admises sous conditions en secteurs A, As et Ai

Sont autorisées, sous réserve de conditions particulières, les occupations et utilisations du sol suivantes :

[…]

2.4.2 Les constructions à usages de commerces, à condition qu'elles respectent l'une des conditions suivantes :

- *A condition qu'elles constituent un local accessoire à une activité autorisée et que leurs surfaces soient limitées à 1/3 de la destination principale,*
  ou
- *A condition qu'elles soient à destination exclusive de restauration,*
  ou
- *A condition qu'elles soient situées dans un îlot délimité pour la diversité commerciale.*

[...] ».

- **Les règles associées à l'indice « c » applicable sur le terrain de la gare de Saint-Quentin Est ne sont pas compatible avec le projet de la Ligne 18 en ce qui concerne** :
  - **L'emprise au sol maximale des constructions** (article U 9.1)

La Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'édification des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris. Ainsi, la quasi-totalité du terrain acquis sera occupée par la gare. **Il convient donc de ne pas limiter l'emprise au sol de ces constructions.**

Les règles de l'article U 9.1 du Titre III du règlement écrit reproduites ci-dessous sont donc concernées par la présente mise en compatibilité :

« Article U 9 – EMPRISE AU SOL

9.1. Dispositions générales

L'emprise au sol maximale des constructions est fixée en fonction de l'indice porté dans le nom de la zone ou du secteur, conformément au tableau suivant.*

Indices	*Emprise au sol maximale des constructions**
[…]	*[…]*
« c »	*60% de la surface du terrain**
[…]	*[…]*

[…] ».

- **Le pourcentage minimum d'espaces verts sur le terrain** (article 13.2.2) ;

La Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'édification des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris. Ainsi, la quasi-totalité du terrain sera occupée par la gare. De plus, les contraintes techniques propres à l'infrastructure de transport public en commun de voyageurs requièrent de ne pas imposer de pourcentage minimal d'espaces verts sur le terrain des constructions et installations de la Ligne 18. Des mesures spécifiques permettant un traitement paysager qualitatif seront prises, dans les études de maîtrise d'œuvre, afin d'assurer l'insertion urbaine et paysagère de la gare dans son environnement. **Il est donc nécessaire de ne pas appliquer cette règle aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris – qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif.**

Les règles de l'article U 13.2 du Titre III du règlement écrit reproduites ci-dessous sont donc concernées par la présente mise en compatibilité :

« Article U 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

[…]

13.2. Les espaces libres et plantations :

13.2.1 Les terrains doivent comprendre un pourcentage minimum d'espaces végétalisés défini en fonction de l'indice porté dans le nom de la zone ou du secteur, conformément au tableau ci-après.*

13.2.2 Ce pourcentage minimum d'espaces végétalisés doit être réalisé de la manière suivante :

- *Soit en totalité en espaces végétalisés de pleine terre* ;*
- *Soit conformément à la répartition figurant au tableau ci-après :*
- *Un pourcentage minimum d'espaces végétalisés de pleine terre* (à l'exception des zones et secteurs indicés « a ») ;*

Auquel s'ajoute,

- *Un pourcentage maximum comptabilisable en espaces végétalisés complémentaires* qui peut venir compléter les espaces végétalisés de pleine terre* pour obtenir le pourcentage total d'espaces végétalisés exigé sur le terrain*. Les espaces verts complémentaires sont définis dans le lexique et un coefficient modérateur leur est appliqué en fonction de leurs qualités.*

Indice	*Pourcentage minimum d'espaces verts sur le terrain**			
	Pourcentage total minimum d'espaces végétalisés	*Règle de répartition*		
		Pourcentage minimum d'espaces végétalisés de pleine terre	*Pourcentage maximum comptabilisable Espaces végétalisés complémentaires**	
[…]	*[…]*	*[…]*	*[…]*	
c	*30%*	*20%*	*10%*	
[…]	*[…]*	*[…]*	*[…]*	

[…] ».

- **Les règles relatives à l'obligation de planter** (article U 13.2.4 et 1.2.5)

Les obligations de plantation sont incompatibles avec les contraintes techniques propres à la gare de Saint-Quentin Est. **Ces contraintes requièrent de ne pas appliquer ces règles aux constructions et installation du réseau de transport public du Grand Paris – qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif.**

Les règles de l'article U 13.2 du Titre III du règlement écrit reproduites ci-dessous sont donc concernées par la présente mise en compatibilité :

« *Article U 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES*

[…]

Obligation de planter :

13.2.4 Les espaces végétalisés, qu'ils soient de pleine terre ou complémentaires*, doivent être plantés à raison à minima d'une unité de plantation* par tranche entamée de 20 m² ;*

[…]

13.2.5 Les aires de stationnement non couvertes doivent être plantées à raison d'une unité de plantation pour une place de stationnement ;*

[…] ».

- **Les obligations imposées en matière de performances énergétiques et environnementales** (article U 15)

Les contraintes techniques de conception propres à la gare Saint-Quentin Est ne permettent pas la réalisation d'un dispositif de production d'énergie renouvelable et d'un dispositif destiné à économique l'eau. **Il convient donc de ne pas appliquer cette règle aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris.**

L'article U 15 du Titre III du règlement écrit reproduit ci-dessous sont donc concerné par la présente mise en compatibilité :

« *Article U 15 – OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE DE PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES*

15.1 Toute construction neuve supérieure à 2000 m² de surface de plancher* doit comporter un dispositif de production d'énergie renouvelable* et au moins un dispositif destiné à économiser l'eau.* ».

3.5.2 Dispositions particulières applicables à la zone agricole (Titre V du règlement)

Les dispositions particulières applicables à la zone agricole du Titre V règlement écrit sont compatibles avec la Ligne 18. Elles ne sont donc pas concernées par la présente mise en compatibilité.

3.5.3 Dispositions particulières applicables à la zone naturelle (Titre VI du règlement)

Les dispositions particulières applicables à la zone naturelle du Titre VI du règlement ne sont pas compatibles avec la Ligne 18 en ce qui concerne :

- **Les occupations et les utilisations du sol interdites et admises sous conditions particulières** (articles N 1 et N 2)

Seules les occupations et utilisations du sol mentionnées à l'article N 2 sont autorisées dans la zone naturelle. Les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas mentionnées comme étant autorisées sous conditions particulières dans la zone naturelle à l'article N 2. Or, une section en tunnel de la ligne 18 doit s'implanter dans la zone naturelle. Il est donc nécessaire de prévoir à l'article N 2 que les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées à condition de garantir leur bonne insertion dans le site dans la zone naturelle.

Par ailleurs, des conditions spécifiques aux constructions autorisées en secteur Ne sont prévues par l'article N 2.2.1. Or, une section de tunnel en tranchée couverte de la ligne 18 s'implante dans le secteur NeMH04, correspondant au Golf national à Magny-les-Hameaux. Dans ce secteur Ne, ne sont autorisées que les constructions du golf et les locaux accessoires dans la limite d'une extension maximale de 2000 m² de surface de plancher. **Il est donc nécessaire d'y autoriser les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris à condition de garantir leur bonne insertion dans le site.**

Des mesures spécifiques permettant un traitement paysager qualitatif seront prises, dans les études de maîtrise d'œuvre, afin d'assurer l'insertion urbaine et paysagère de la ligne.

Les règles des articles N 1 et N 2 du Titre VI du règlement écrit reproduites ci-dessous sont donc concernées par la présente mise en compatibilité :

« *Article N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES*

1.1 Occupations et utilisations du sol interdites en zone N et dans tous les secteurs Ne et Nh (STECAL)*

1.1.1 Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article N 2.

Article N 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

2.1 Dispositions générales

Dans la mesure où, par leur nature, leur importance ou leur aspect, elles ne portent pas atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages sont autorisées, sous réserve de conditions particulières, les occupations et utilisations du sol suivantes :

2.1.1 Les constructions et installations à condition qu'elles soient nécessaires à l'exploitation agricole et forestière ;*

2.1.2 Les travaux d'extension des bâtiments d'habitation existants à condition que le projet ne conduise pas à une augmentation de plus de 20 m² de la surface de plancher* existante à la date d'approbation du PLUi ;*

2.1.3 Le changement de destination des bâtiments repérés au règlement graphique au titre de l'article L151-19 du Code de l'Urbanisme à condition qu'il ne compromette pas l'activité agricole et qu'il n'altère pas la qualité paysagère du site ;

2.1.4 Les constructions, installations et ouvrages techniques liés aux réseaux de transport d'énergie, d'eau et télécommunication à condition de garantir leur bonne insertion dans le site ;*

2.1.5 Dans les secteurs repérés aux documents graphiques, comme jardins familiaux, les constructions liées aux activités de jardinage et maraîchage à condition que leur surface de plancher* soit inférieure à 5 m² et leur hauteur* totale soit inférieure à 3 m, un local commun à condition que sa surface de plancher* soit inférieure à 20 m² est également autorisée.*

2.1.6 L'entretien, la réfection et la rénovation des constructions régulièrement autorisées existantes à la date d'approbation du présent PLUi ;*

2.2 Occupations et les utilisations du sol admises sous conditions particulières dans tous les secteurs Ne

2.2.1 Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ainsi que les constructions* accessoires nécessaires à leur fonctionnement, à condition qu'elles ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages*

En sus des conditions ci-dessus le tableau ci-après précise la localisation et la destination de chacun des secteurs Ne ainsi que les conditions spécifiques pour chacun d'eux.

Numéro Ne	*Commune*	*Localisation*	*Disposition spécifique*	*Condition*
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NeMH04	*Magny*	*Golf National*	*Golf et locaux accessoires*	*Dans la limite d'une extension maximale de 2000 m² de surface de plancher*
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[…] ».

3.6 Les servitudes d'utilité publique

Les éléments du projet de la Ligne 18 respecteront les dispositions induites par les servitudes d'utilité publiques qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

3.7 Complément au rapport de présentation : exposé des motifs

L'article R. 151-5 du code de l'urbanisme dispose qu'en cas de mise en compatibilité, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.

Il est proposé d'insérer une partie 1.9 au rapport de présentation du PLUi, intitulée « Rapport de présentation – *La mise en compatibilité du PLUi avec la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés* », et rédigée de la manière suivante :

Rapport de présentation - La mise en compatibilité du PLUi avec la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation est complété pour expliquer les évolutions apportées au PLU afin d'autoriser l'implantation du projet de ligne 18 modifié.

Les évolutions du projet de la ligne 18 nécessitent la modification du décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 modifié déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 18.

Sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, les modifications du projet déclaré d'utilité publique le 28 mars 2017 consistent en :

- *le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est (à Guyancourt) de 200 m environ vers le nord-est, pour en améliorer l'insertion urbaine en calant la « boîte » souterraine sous la RD91 reconfigurée ;*
- *corollairement, la modification du tracé et de la méthode constructive du tunnel entre la gare et l'OA15 (à Magny-les-Hameaux) et l'ajustement de l'emplacement et des fonctions des ouvrages annexes OA15, OA16, OA18 et OA19 :*
  - *le tunnel est construit en tranchée couverte sur cette section (il reste creusé au tunnelier dans sa partie au nord de la gare) ;*
  - *l'OA15 est légèrement déplacé et son rôle est limité à une fonction d'accès des secours ; il a donc des dimensions plus réduites ;*
  - *les OA16, OA18 et OA19 sont déplacés de respectivement 20, 200 et 130 mètres environ, ce qui en améliore l'insertion urbaine, et leurs fonctions adaptées ;*
- *la modification du profil en long, par l'insertion au sol (plutôt qu'en viaduc) à Magny-les-Hameaux, sur le même tracé entre le Golf national et la RD36 ;*
- *la modification du faisceau du plan général des travaux pour les emprises du chantier de la gare de Saint-Quentin Est (à Guyancourt).*

Cette mise en compatibilité vise tout d'abord à adapter les dispositions du PLUi en vigueur de Saint-Quentin-en-Yvelines au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris (Ligne 18) tel que modifié dans le présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative.
Cette mise en compatibilité vise également à préciser la mise en compatibilité des PLU de Guyancourt et de Magny-les-Hameaux réalisée lors de la déclaration d'utilité publique initiale de la Ligne 18 et intégrée au PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines qui s'y est substitué. En effet, suite à l'approfondissement des études et à l'évolution des documents d'urbanisme applicables, des besoins complémentaires de mise en compatibilité ont été identifiés.

Le rapport de présentation est complété pour expliquer les évolutions apportées au PLUi afin de permettre le projet de la Ligne 18 modifié par la déclaration d'utilité publique modificative.

*Le **règlement écrit** évolue dans l'optique de lever les incompatibilités pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris selon la logique suivante :*

- *les règles sur les occupations et les utilisations du sol admises sous conditions en secteurs A, As et Ai de la zone U évoluent afin de permettre l'implantation de commerces dans la gare de Saint-Quentin Est ;*
- *la règle d'emprise au sol maximale des constructions applicable en zone U ne s'applique pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris en raison de contraintes techniques d'implantation et de l'acquisition des emprises strictement nécessaires à la construction de la gare ;*
- *les règles sur les espaces libres et plantations applicables en zone U ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif, en raison des contraintes techniques d'implantation de la gare de Saint-Quentin Est et de l'acquisition des emprises strictement nécessaires à la construction de la gare ;*
- *les obligations en matière de performances énergétiques et environnementales applicables en zone U ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris du fait des contraintes techniques de conception de la gare de Saint-Quentin Est ;*
- *le réseau de transport public du Grand Paris est autorisé en zone naturelle et dans son secteur NeMH04, à condition de garantir sa bonne insertion dans le site, afin de permettre la réalisation d'une section de la Ligne 18.*

*L'adaptation de la **pièce graphique** du règlement d'urbanisme (plan de zonage) répond à la logique suivante :*

- *l'espace boisé classé dans le secteur du Golf national à Magny-les-Hameaux de 2 439 m² est supprimé, son objet étant remis en cause par les modifications du tracé de la ligne qui s'implante désormais sur cette emprise ;*
- *l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger à Guyancourt est réduit de 38 500 m² pour permettre l'implantation de la gare de Saint-Quentin Est et d'une partie de la tranchée couverte, du fait que les règles d'emprise au sol qui y sont applicables ne permettent pas de construire sur la totalité des emprises qui seront acquises ;*
- *l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés au nord du technocentre à Guyancourt est réduit de 5 500 m² pour l'installation des emprises temporaires de chantier nécessaires au creusement du tunnel, qui ne permettent pas sa préservation.*

*Les cartographies des **orientations d'aménagement et de programmation** évoluent afin de prendre en compte :*

- *la modification du tracé du projet de la Ligne 18 sur le secteur Mérantais à Magny-les-Hameaux ;*
- *le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est dans l'OAP « Thalès » ;*
- *la suppression d'une partie de l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger dans l'OAP « Thalès », en cohérence avec la mise en compatibilité du règlement graphique.*

V. Extraits des documents d’urbanisme

1 Complément au rapport de présentation

Le rapport de présentation est complété pour expliquer les évolutions apportées au PLU afin d'autoriser l'implantation du projet de ligne 18 modifié.

Les évolutions du projet de la ligne 18 nécessitent la modification du décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 modifié déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 18.

Sur le territoire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, les modifications du projet déclaré d'utilité publique le 28 mars 2017 consistent en :

- *le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est (à Guyancourt) de 200 m environ vers le nord-est, pour en améliorer l'insertion urbaine en calant la « boîte » souterraine sous la RD91 reconfigurée ;*
- *corollairement, la modification du tracé et de la méthode constructive du tunnel entre la gare et l'OA15 (à Magny-les-Hameaux) et l'ajustement de l'emplacement et des fonctions des ouvrages annexes OA15, OA16, OA18 et OA19 :*
  - *le tunnel est construit en tranchée couverte sur cette section (il reste creusé au tunnelier dans sa partie au nord de la gare) ;*
  - *l'OA15 est légèrement déplacé et son rôle est limité à une fonction d'accès des secours ; il a donc des dimensions plus réduites ;*
  - *les OA16, OA18 et OA19 sont déplacés de respectivement 20, 200 et 130 mètres environ, ce qui en améliore l'insertion urbaine, et leurs fonctions adaptées ;*
- *la modification du profil en long, par l'insertion au sol (plutôt qu'en viaduc) à Magny-les-Hameaux, sur le même tracé entre le Golf national et la RD36 ;*
- *la modification du faisceau du plan général des travaux pour les emprises du chantier de la gare de Saint-Quentin Est (à Guyancourt).*

Cette mise en compatibilité vise tout d'abord à adapter les dispositions du PLUi en vigueur de Saint-Quentin-en-Yvelines au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris (Ligne 18) tel que modifié dans le présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative.

Cette mise en compatibilité vise également à préciser la mise en compatibilité des PLU de Guyancourt et de Magny-les-Hameaux réalisée lors de la déclaration d'utilité publique initiale de la Ligne 18 et intégrée au PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines qui s'y est substitué. En effet, suite à l'approfondissement des études et à l'évolution des documents d'urbanisme applicables, des besoins complémentaires de mise en compatibilité ont été identifiés.

Le **rapport de *présentation*** *est ainsi complété pour expliquer les évolutions apportées au PLUi afin de permettre le projet de la Ligne 18 modifié par la déclaration d'utilité publique modificative.*

*Le **règlement écrit** évolue dans l'optique de lever les incompatibilités pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris selon la logique suivante :*

- *les règles sur les occupations et les utilisations du sol admises sous conditions en secteurs A, As et Ai de la zone U évoluent afin de permettre l'implantation de commerces dans la gare de Saint-Quentin Est ;*
- *la règle d'emprise au sol maximale des constructions applicable en zone U ne s'applique pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris en raison de contraintes techniques d'implantation et de l'acquisition des emprises strictement nécessaires à la construction de la gare ;*
- *les règles sur les espaces libres et plantations applicables en zone U ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif, en raison des contraintes techniques d'implantation de la gare de Saint-Quentin Est et de l'acquisition des emprises strictement nécessaires à la construction de la gare ;*
- *les obligations en matière de performances énergétiques et environnementales applicables en zone U ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris du fait des contraintes techniques de conception de la gare de Saint-Quentin Est ;*
- *le réseau de transport public du Grand Paris est autorisé en zone naturelle et dans son secteur NeMH04, à condition de garantir sa bonne insertion dans le site, afin de permettre la réalisation d'une section de la Ligne 18.*

*L'adaptation de la **pièce graphique** du règlement d'urbanisme (plan de zonage) répond à la logique suivante :*

- *l'espace boisé classé dans le secteur du Golf National à Magny-les-Hameaux de 2 439 m² est supprimé, son objet étant remis en cause par les modifications du tracé de la ligne qui s'implante désormais sur cette emprise ;*
- *l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger à Guyancourt est réduit de 38 500 m² pour permettre l'implantation de la gare de Saint-Quentin Est et d'une partie de la tranchée couverte, parce que les règles d'emprise au sol qui y sont applicables ne permettent pas de construire sur la totalité des emprises qui seront acquises ;*
- *l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés au nord du technocentre à Guyancourt est réduit de 5 500 m² pour l'installation des emprises temporaires de chantier nécessaires au creusement du tunnel, qui ne permettent pas sa préservation.*

*Les cartographies des **orientations d'aménagement et de programmation** évoluent afin de prendre en compte :*

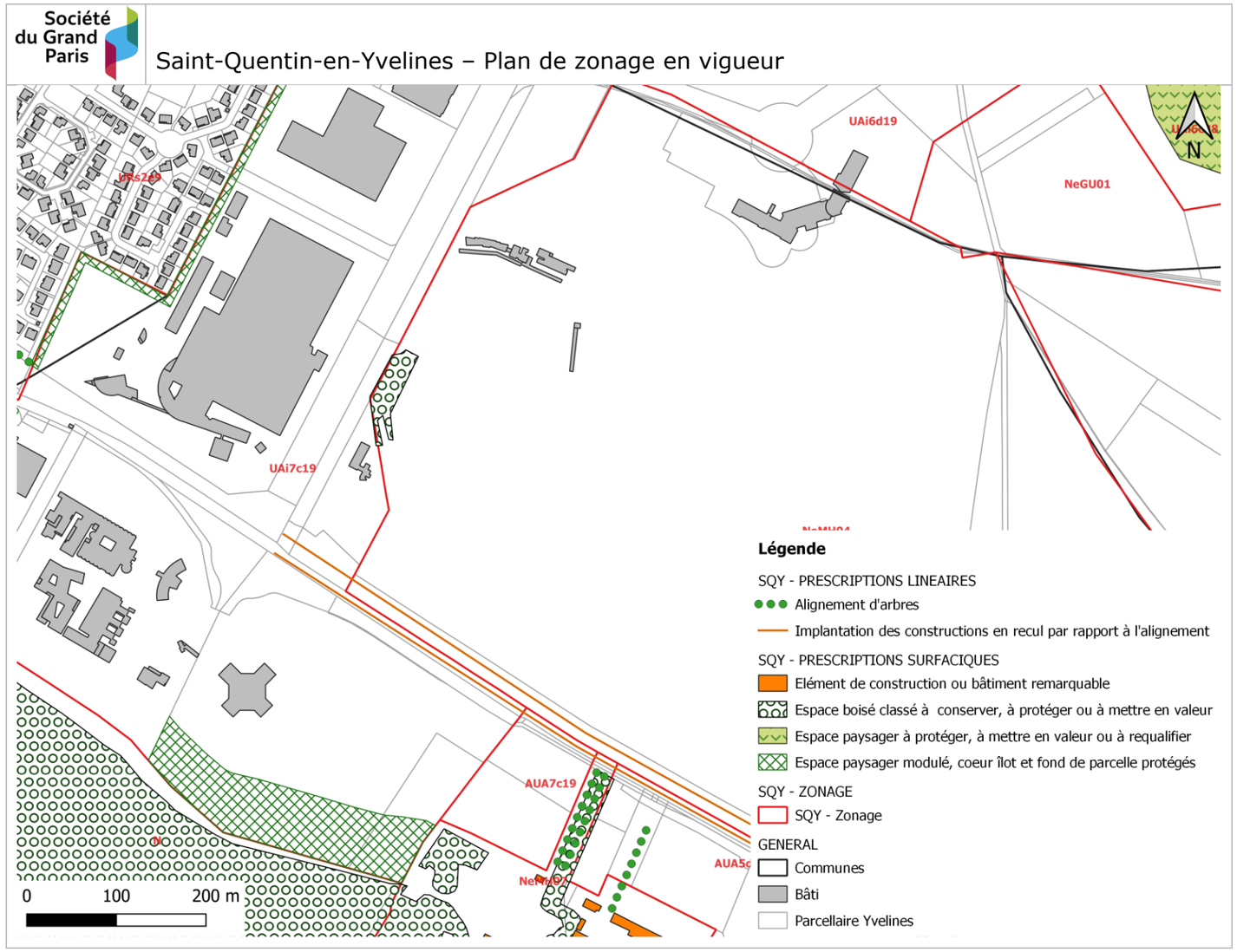
- *la modification du tracé du projet de la Ligne 18 sur le secteur Mérantais à Magny-les-Hameaux ;*
- *le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est dans l'OAP « Thalès » ;*
- *la suppression d'une partie de l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger dans l'OAP « Thalès », en cohérence avec la mise en compatibilité du règlement graphique.*

2 Extraits du plan zonage

2.1 Extraits du plan de zonage en vigueur

Sur la commune de Magny-les-Hameaux

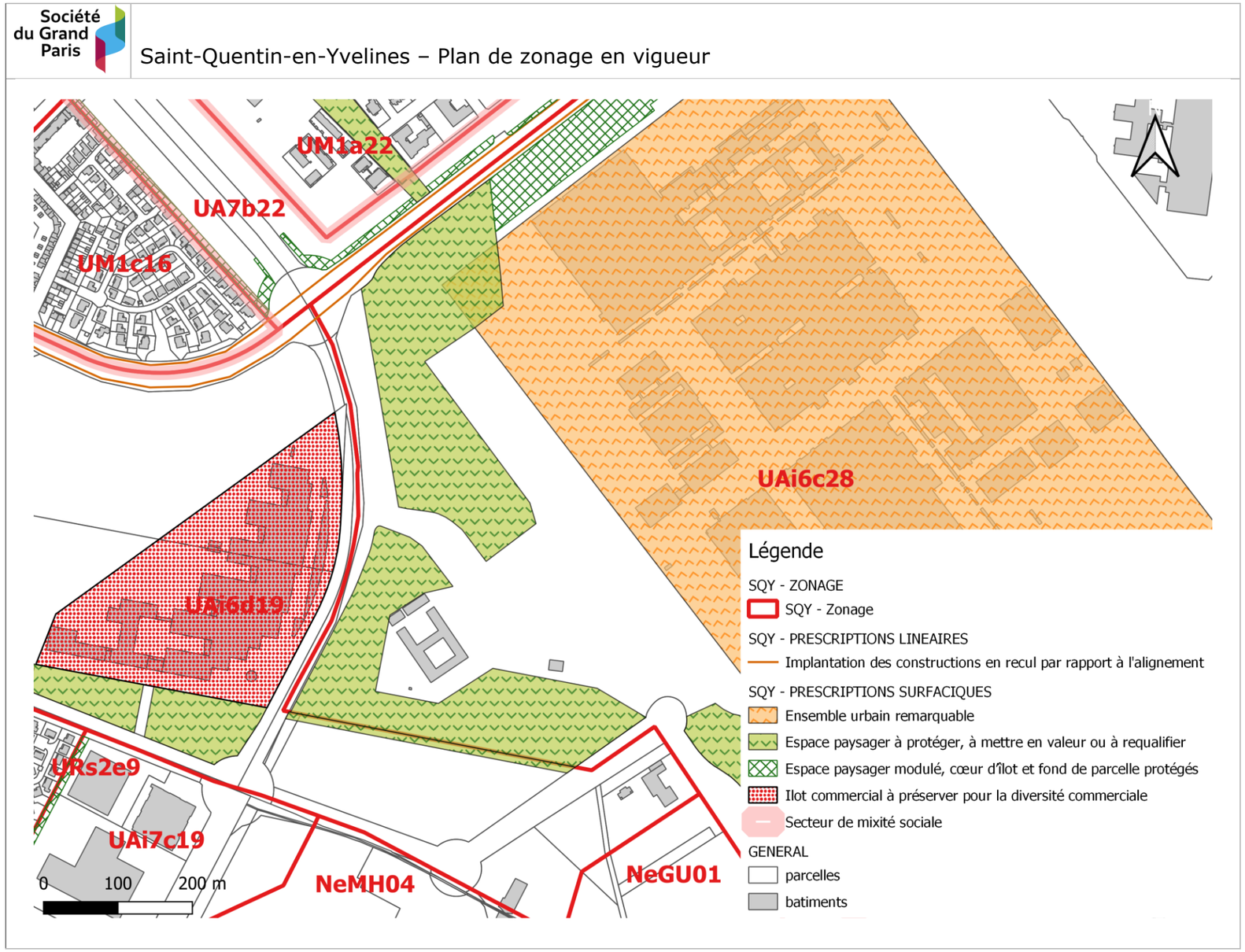
2.1.1 Extrait du plan de zonage sur la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par le déclassement de l'EBC en vigueur



Sources : SGP, INGEROP, ETALAB, CASQY - carte réalisée par le groupement LINEOV

Sur la commune de Guyancourt

2.1.2 Extrait du plan de zonage sur la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par les suppressions d'une partie d'un espace paysager à protéger ou à mettre en valeur et d'une partie d'un espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés en vigueur



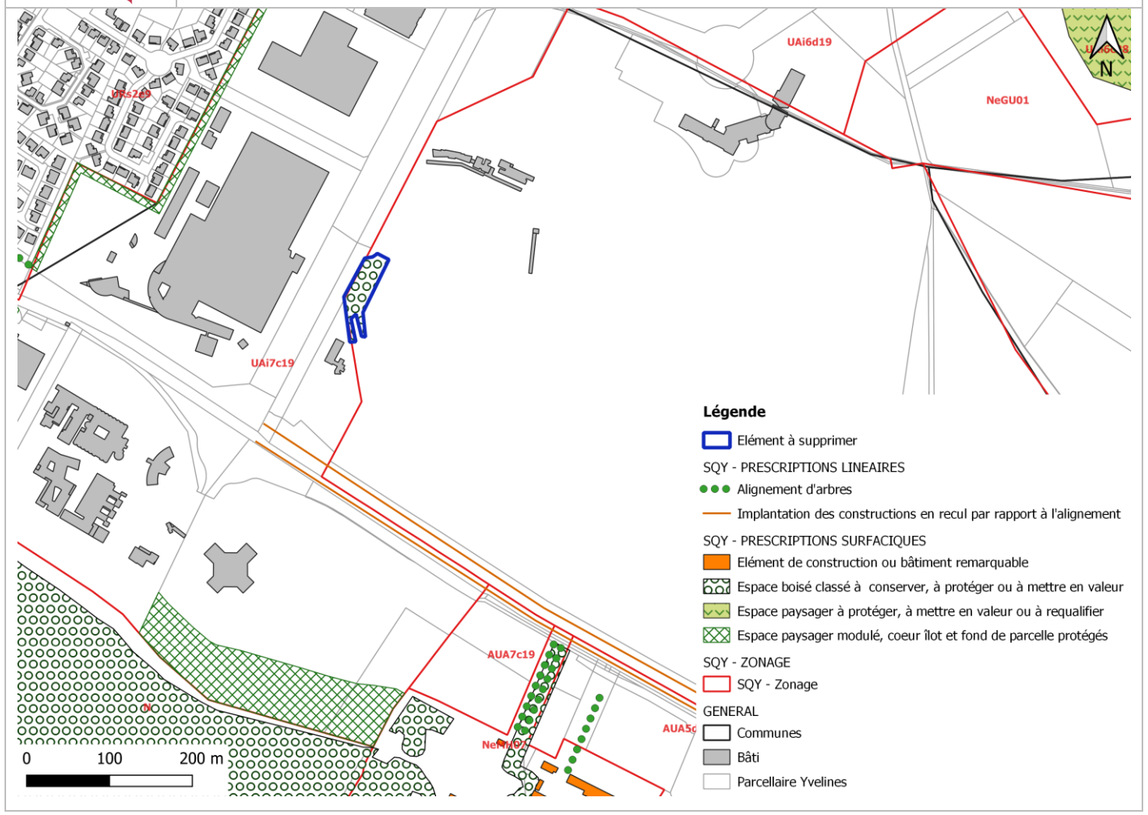
Sources : SGP, INGEROP, ETALAB, CASQY - carte réalisée par le groupement LINEOV

2.2 Extraits du plan de zonage mis en compatibilité

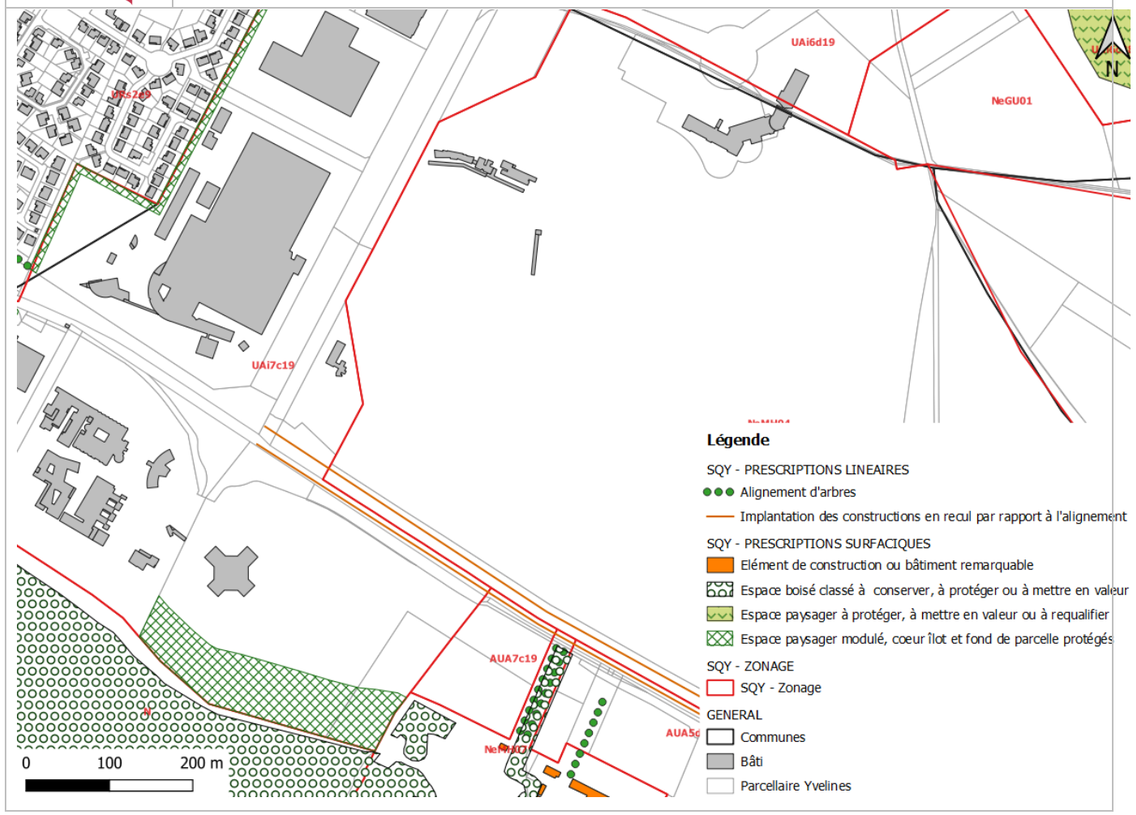
Sur la commune de Magny-les-Hameaux

2.2.1 Extraits du plan de zonage sur la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par le déclassement de l'EBC présentant la modification proposée et mis en compatibilité

Saint-Quentin-en-Yvelines – Plan de zonage proposé



Saint-Quentin-en-Yvelines – Plan de zonage mis en compatibilité



Sources : SGP, INGEROP, ETALAB, CASQY

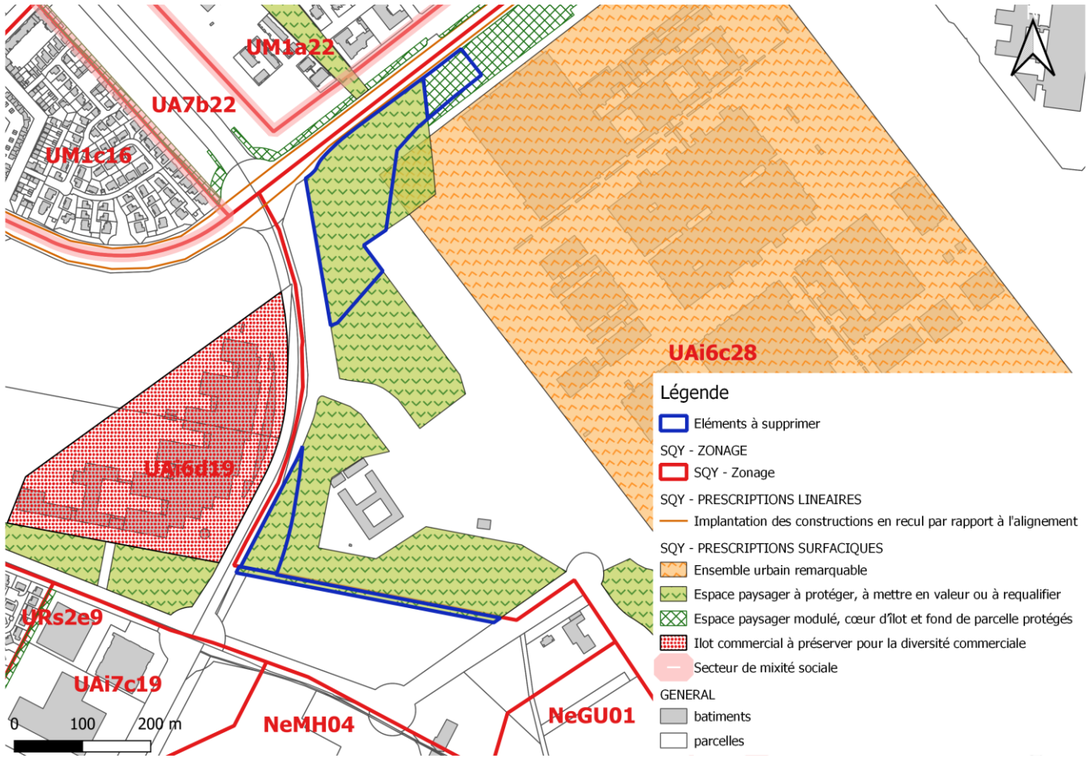
Cartes réalisées par le groupement LINEOV

Cette modification correspond à la suppression d'un espace boisé classé de 2 439 m² dans le secteur du Golf national à Magny-les-Hameaux.

Sur la commune de Guyancourt

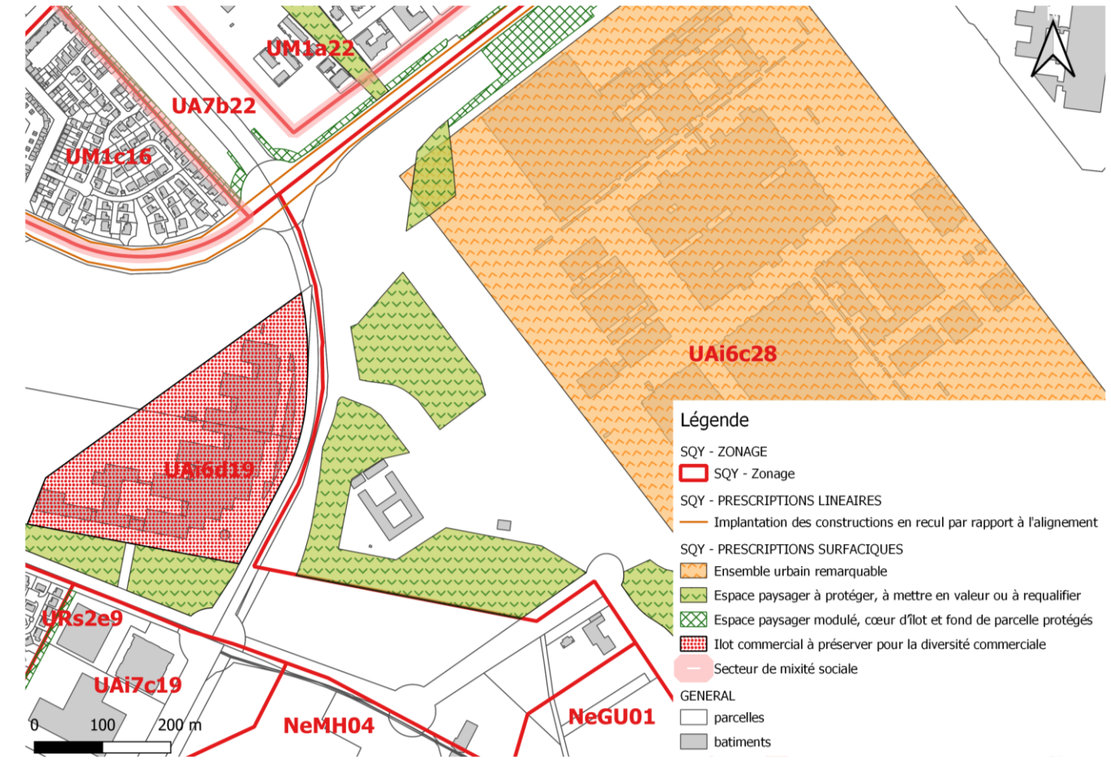
2.2.2 Extraits du plan de zonage sur la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par les suppressions d'une partie d'un espace paysager à protéger ou à mettre en valeur et d'une partie d'un espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés présentant la mise en compatibilité proposée et mis en compatibilité

Saint-Quentin-en-Yvelines – Plan de zonage proposé



Saint-Quentin-en-Yvelines – Plan de zonage mis en compatibilité

x



Sources : SGP, INGEROP, ETALAB, CASQY - cartes réalisées par le groupement LINEOV

Cette modification implique la suppression de 38 500 m² de l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger à Guyancourt et de 5 500 m² de l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés au nord du technocentre à Guyancourt.

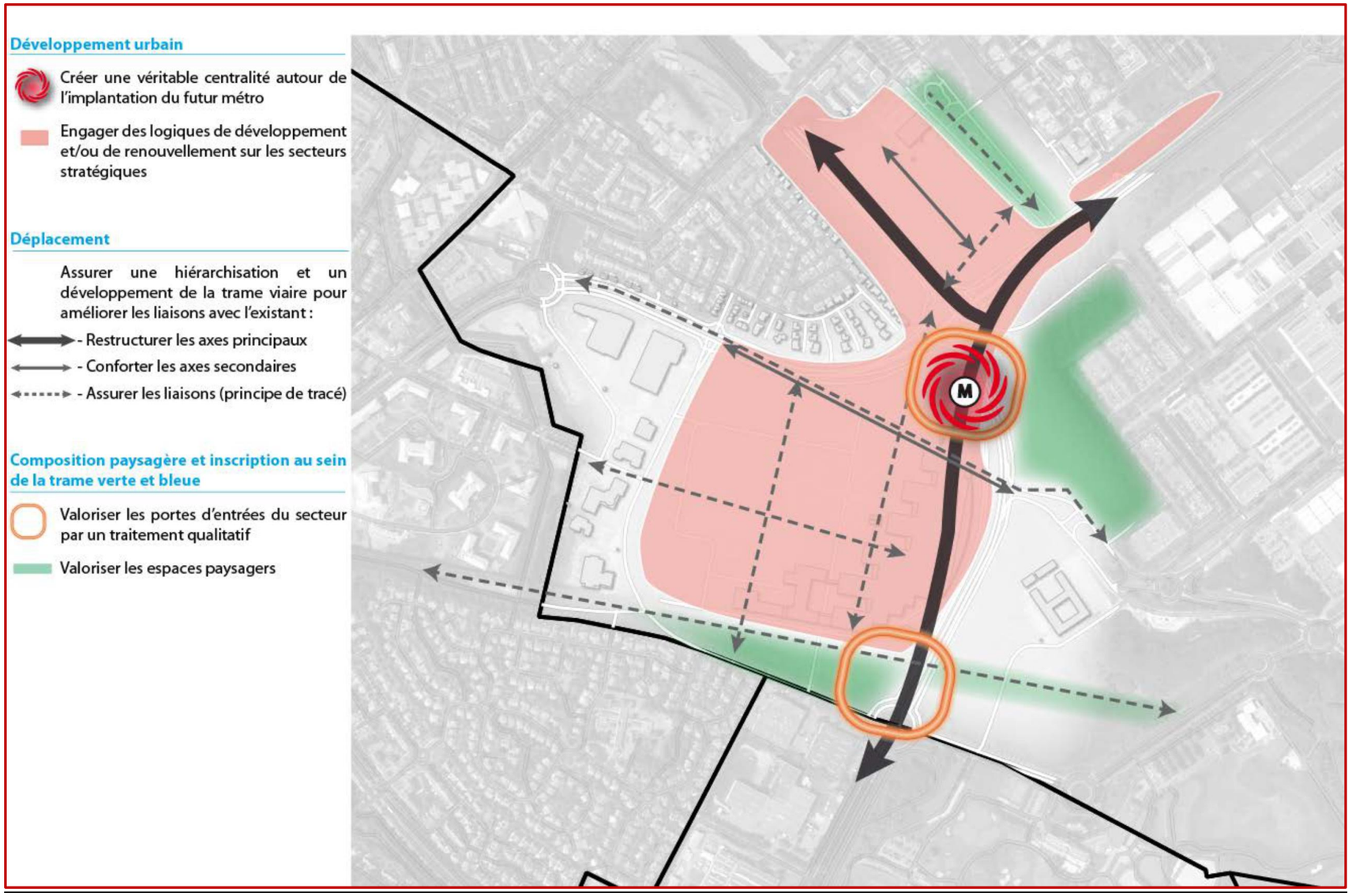
.

3 Extraits des Orientations d'Aménagement et de Programmation

3.1 Extraits des OAP en vigueur

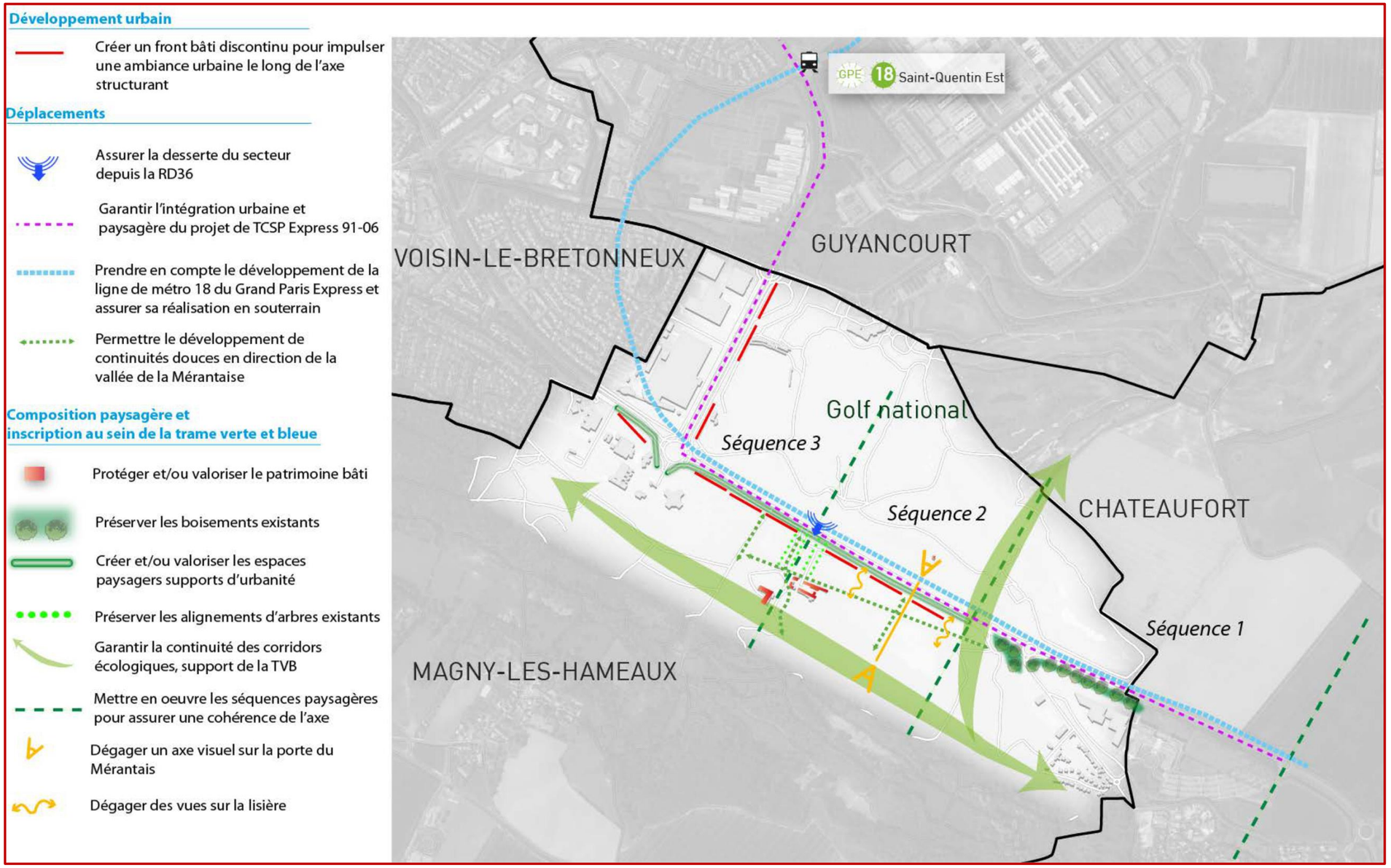
3.1.1 Extrait de l'orientation d'aménagement et de programmation locale du secteur Thales en vigueur

La cartographique suivante représente l'orientation d'aménagement et de programmation locale du secteur Thales du PLUi de la communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines actuellement en vigueur.



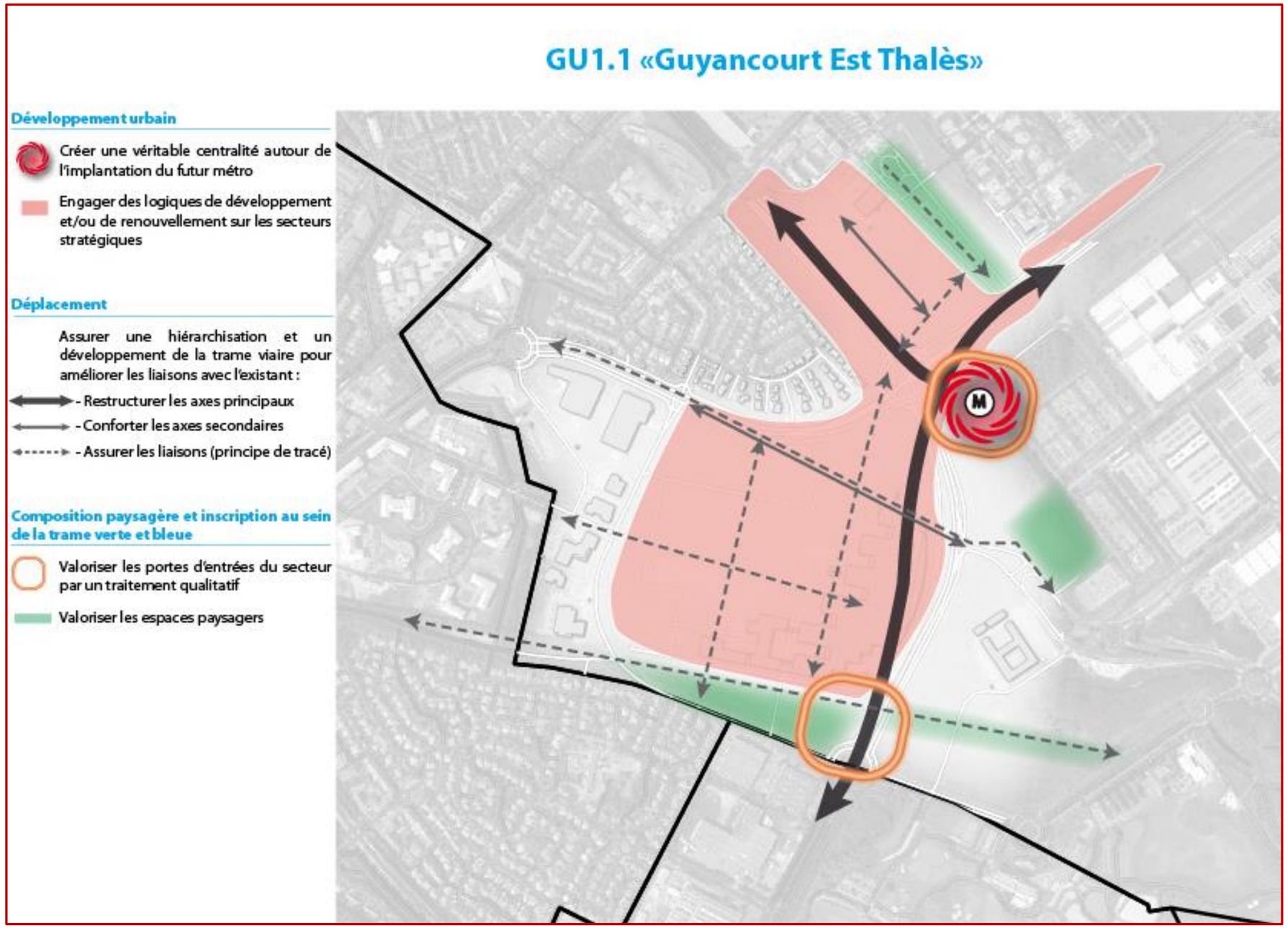
3.1.2 Extrait de l'orientation d'aménagement et de programmation locale du secteur Mérantais en vigueur

La cartographique suivante représente l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur du Mérantais du PLUi de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines actuellement en vigueur.



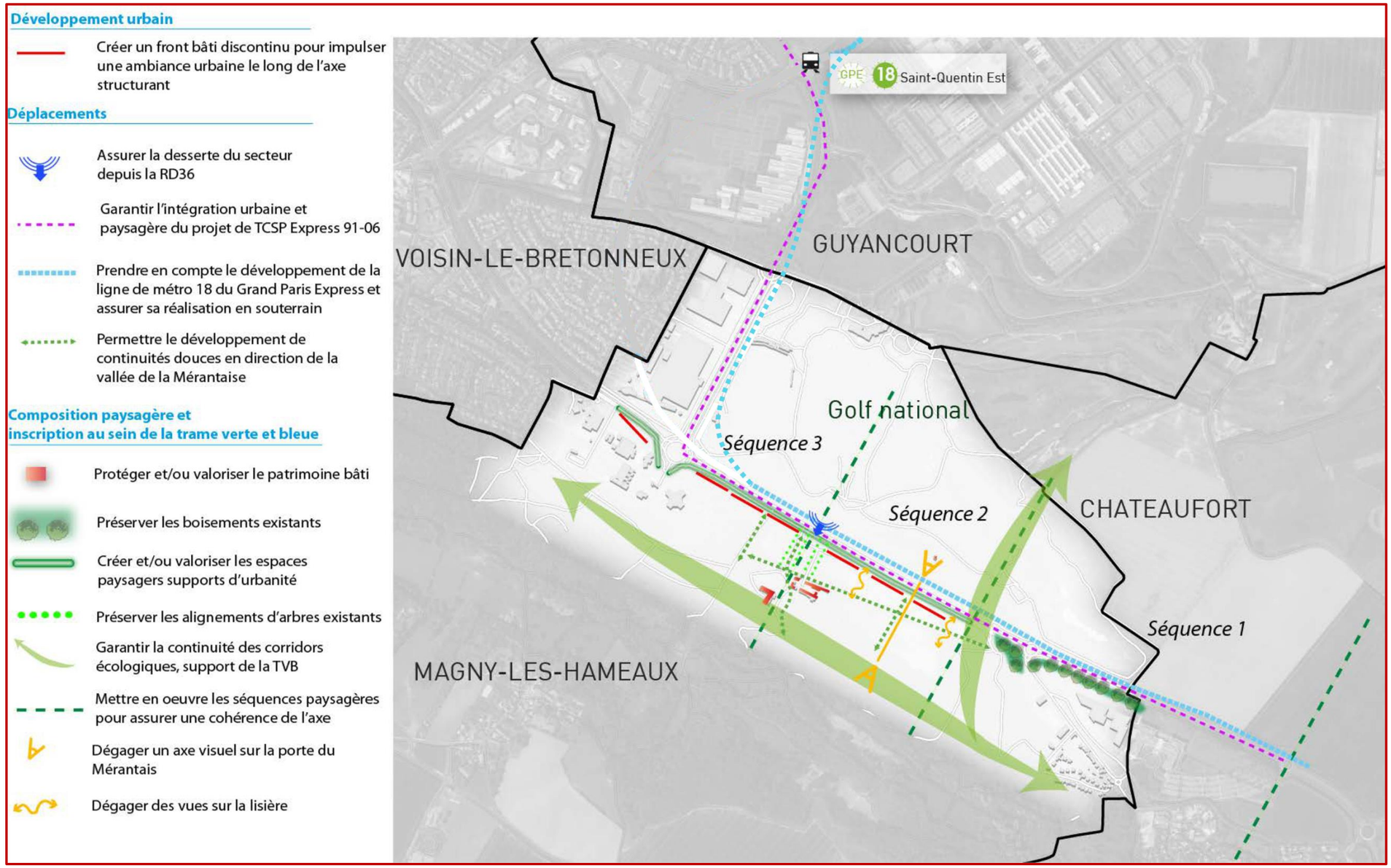
3.2 Extraits des OAP mises en compatibilité

3.2.1 Extrait de l'orientation d'aménagement et de programmation locale du secteur Thales mise en compatibilité



La station de la Ligne 18 Saint-Quentin Est est déplacée et l'espace paysager à valoriser dans le bois du Trou Berger est réduit.

3.2.2 Extrait de l'orientation d'aménagement et de programmation locale du secteur Mérantais mise en compatibilité



Le tracé de la Ligne 18 est repris par rapport au projet optimisé objet de la présente enquête publique.

4 Extraits du règlement

Les tableaux ci-dessous décrivent les évolutions du règlement d'urbanisme de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (les compléments sont indiqués en rouge).

4.1 ***En vigueur***	4.2 ***Mise en compatibilité***
L'extrait du règlement écrit suivant correspond aux dispositions communes applicables à toutes les zones (Titre II du règlement) dans sa version actuellement en vigueur.	*L'extrait du règlement écrit suivant correspond aux dispositions communes applicables à toutes les zones (Titre II du règlement) dans sa version mise en compatibilité.*
ZONE U (TITRE III) - ARTICLE U2	
Article U 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES 2.1. Occupations et utilisations du sol admises sous conditions dans tous les secteurs des zones U et AU 2.1.1 La création, l'extension* et la modification des installations classées pour la protection de l'environnement*, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants et autres usagers du secteur, que soient mises en œuvre toutes les dispositions pour les rendre compatibles avec l'habitat environnant, qu'il n'en résulte pas pour le voisinage de nuisances (bruits, circulation, etc.) ou de risques (incendie, explosion, etc.) ou à condition d'être nécessaire au fonctionnement du réseau de transport public du Grand Paris ; 2.1.2 Les constructions*, installations et ouvrages à destination d'exploitation agricole ou forestière, ainsi que leur extension* à condition qu'ils respectent cumulativement les conditions suivantes : - que par leur implantation, volumétrie, accès ils ne compromettent pas le fonctionnement urbain du secteur concerné ; - que ceux-ci n'entrainent pas de limitations d'usages sur les destinations autorisées en zone U et ne créent pas de nouvelles nuisances. […] 2.4. Occupations et utilisations du sol admises sous conditions en secteurs A, As et Ai Sont autorisées, sous réserve de conditions particulières, les occupations et utilisations du sol suivantes : 2.4.1 Les constructions*, installations et ouvrages à destination d'habitation à condition qu'elles soient directement liées à la fonction de gardiennage ou directement nécessaires à une activité autorisée dans le secteur, qu'elles soient situées sur le même terrain* que l'activité dont elles dépendent et que leur surface de plancher* n'excède pas 90 m² ; 2.4.2 Les constructions à usages de commerces, à condition qu'elles respectent l'une des conditions suivantes : - A condition qu'elles constituent un local accessoire à une activité autorisée et que leurs surfaces soient limitées à 1/3 de la destination principale, ou - A condition qu'elles soient à destination exclusive de restauration, ou A condition qu'elles soient situées dans un îlot délimité pour la diversité commerciale. Sur la commune de Montigny-le-Bretonneux uniquement, les constructions et installations à usage de commerces situées dans un îlot délimité pour la diversité commerciale sont, en sus, limitées à une surface de vente de 400 m². En sus des occupations et utilisations du sol admises sous conditions à l'article U 2.4.1 et 2.4.2, sont admises sous conditions dans le seul secteur A : 2.4.3 Les constructions*, installations et ouvrages à destination d'entrepôt, ainsi que leur extension*, à condition qu'ils soient directement liés à une construction* autorisée dans la zone, qu'ils soient situés sur le même terrain* que la construction dont ils dépendent et que leur surface n'excède pas un tiers de la surface de plancher* totale de l'activité admise ;	**Article U 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES** **2.1. Occupations et utilisations du sol admises sous conditions dans tous les secteurs des zones U et AU** 2.1.1 La création, l'extension* et la modification des installations classées pour la protection de l'environnement*, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants et autres usagers du secteur, que soient mises en œuvre toutes les dispositions pour les rendre compatibles avec l'habitat environnant, qu'il n'en résulte pas pour le voisinage de nuisances (bruits, circulation, etc.) ou de risques (incendie, explosion, etc.) ou à condition d'être nécessaire au fonctionnement du réseau de transport public du Grand Paris ; 2.1.2 Les constructions*, installations et ouvrages à destination d'exploitation agricole ou forestière, ainsi que leur extension* à condition qu'ils respectent cumulativement les conditions suivantes : - que par leur implantation, volumétrie, accès ils ne compromettent pas le fonctionnement urbain du secteur concerné ; - que ceux-ci n'entrainent pas de limitations d'usages sur les destinations autorisées en zone U et ne créent pas de nouvelles nuisances. […] **2.4. Occupations et utilisations du sol admises sous conditions en secteurs A, As et Ai** Sont autorisées, sous réserve de conditions particulières, les occupations et utilisations du sol suivantes : 2.4.1 Les constructions*, installations et ouvrages à destination d'habitation à condition qu'elles soient directement liées à la fonction de gardiennage ou directement nécessaires à une activité autorisée dans le secteur, qu'elles soient situées sur le même terrain* que l'activité dont elles dépendent et que leur surface de plancher* n'excède pas 90 m² ; 2.4.2 Les constructions à usages de commerces, à condition qu'elles respectent **au moins** l'une des conditions suivantes : - constituer un local accessoire à une activité autorisée avec une surface n'excédant pas un tiers de la destination principale ; - être à destination exclusive de restauration ; - être situées dans un îlot délimité pour la diversité commerciale **ou dans une gare du réseau de transport public du Grand Paris**. Sur la commune de Montigny-le-Bretonneux uniquement, les constructions et installations à usage de commerces situées dans un îlot délimité pour la diversité commerciale sont, en sus, limitées à une surface de vente de 400 m². En sus des occupations et utilisations du sol admises sous conditions à l'article U 2.4.1 et 2.4.2, sont admises sous conditions dans le seul secteur A : 2.4.3 Les constructions*, installations et ouvrages à destination d'entrepôt, ainsi que leur extension*, à condition qu'ils soient directement liés à une construction* autorisée dans la zone, qu'ils soient situés sur le même terrain* que la construction dont ils dépendent et que leur surface n'excède pas un tiers de la surface de plancher* totale de l'activité admise ;

En sus des occupations et utilisations du sol admises sous conditions à l'article U 2.4.1, sont admises sous conditions dans le seul secteur As : 2.4.4 Les nouvelles constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dès lors qu'elles sont directement liées ou nécessaires à une destination de construction* autorisée dans le secteur. 2.4.5 L'extension* des constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif existantes à la date d'approbation du PLUi à condition qu'elle soit régulièrement implantée au sens du code de l'urbanisme et de ne pas compromettre le caractère économique du secteur.	En sus des occupations et utilisations du sol admises sous conditions à l'article U 2.4.1, sont admises sous conditions dans le seul secteur As : 2.4.4 Les nouvelles constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dès lors qu'elles sont directement liées ou nécessaires à une destination de construction* autorisée dans le secteur. 2.4.5 L'extension* des constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif existantes à la date d'approbation du PLUi à condition qu'elle soit régulièrement implantée au sens du code de l'urbanisme et de ne pas compromettre le caractère économique du secteur.

ZONE U (TITRE III) – ARTICLE U9

Article U 9 – EMPRISE AU SOL

9.1. Dispositions générales

L'emprise au sol maximale des constructions* est fixée en fonction de l'indice porté dans le nom de la zone ou du secteur, conformément au tableau suivant.

Indices	Emprise au sol maximale des constructions*
« a »	Non règlementée
« b »	80% de la surface du terrain*
« c »	60% de la surface du terrain*
« d »	50% de la surface du terrain*
« e »	40% de la surface du terrain*
« f »	30% de la surface du terrain*

9.2. Dispositions applicables aux seuls secteurs régis par l'indice 8

Dans les seuls secteurs régis par l'indice 8 et uniquement pour les constructions* existantes à destination d'habitation, les possibilités d'extension* au sol, par habitation, sont permises conformément au tableau ci-dessous. Les possibilités d'extension* sont définies par rapport à **l'emprise au sol indiquée dans le permis de construire initial.**

Superficie des terrains* compris entre 0 et 400 m²	Extension* au sol dans le prolongement de la construction* existante	Abri de jardin*- abri à bois – bâtiment annexe*
0 - 200 m²	20 m²	6 m² maximum qui viennent en déduction des 20 m² autorisés
201 - 300 m²	20 m²	6 m²
301 - 400 m²	25 m²	6 m²

Superficie des terrains* compris entre 401 et +500 m²	Extension* au sol limitée à	Superficie maximale autorisée pour un bâtiment annexe* venant en déduction de l'extension* autorisée	Abri de jardin* - abri à bois
401 - 500 m²	35 m²	15 m²	6 m²
+ 500 m²	45 m²	20 m²	6 m²

Article U 9 – EMPRISE AU SOL

9.1. Dispositions générales

L'emprise au sol maximale des constructions* est fixée en fonction de l'indice porté dans le nom de la zone ou du secteur, conformément au tableau suivant.

Indices	Emprise au sol maximale des constructions*
« a »	Non règlementée
« b »	80% de la surface du terrain*
« c »	60% de la surface du terrain*
« d »	50% de la surface du terrain*
« e »	40% de la surface du terrain*
« f »	30% de la surface du terrain*

Pour les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol n'est pas règlementée.

9.2. Dispositions applicables aux seuls secteurs régis par l'indice 8

Dans les seuls secteurs régis par l'indice 8 et uniquement pour les constructions* existantes à destination d'habitation, les possibilités d'extension* au sol, par habitation, sont permises conformément au tableau ci-dessous. Les possibilités d'extension* sont définies par rapport à **l'emprise au sol indiquée dans le permis de construire initial.**

Superficie des terrains* compris entre 0 et 400 m²	Extension* au sol dans le prolongement de la construction* existante	Abri de jardin*- abri à bois – bâtiment annexe*
0 - 200 m2	20 m²	6 m² maximum qui viennent en déduction des 20 m² autorisés
201 - 300 m2	20 m²	6 m²
301 - 400 m2	25 m²	6 m²

Superficie des terrains* compris entre 401 et +500 m²	Extension* au sol limitée à	Superficie maximale autorisée pour un bâtiment annexe* venant en déduction de l'extension* autorisée	Abri de jardin* - abri à bois
401 - 500 m²	35 m²	15 m²	6 m²
+ 500 m²	45 m²	20 m²	6 m²

Pour les terrains* compris dans des copropriétés horizontales, chaque construction* à usage d'habitation peut bénéficier de 20 m² d'extension* par rapport au permis initial. Pour les constructions* neuves et pour les autres destinations, les règles mentionnées en 9.1 s'appliquent.	Pour les terrains* compris dans des copropriétés horizontales, chaque construction* à usage d'habitation peut bénéficier de 20 m² d'extension* par rapport au permis initial. Pour les constructions* neuves et pour les autres destinations, les règles mentionnées en 9.1 s'appliquent.

ZONE U (TITRE III) - ARTICLE U13

Article U 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

13.1 Espaces Boisés Classés

13.1.1 Les terrains* repérés au règlement graphique au titre d'Espaces Boisés Classés, en application des dispositions des articles L113-1 et suivants du Code de l'Urbanisme sont à conserver, **à protéger ou à créer** ;

13.1.2 Tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements est interdit ;

13.1.3 Nonobstant, toutes dispositions contraires, ce classement entraine le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue à l'article L 311-1 du Code Forestier.

13.2. Les espaces libres et plantations :

13.2.1 Les terrains* doivent comprendre un pourcentage minimum d'espaces végétalisés défini en fonction de l'indice porté dans le nom de la zone ou du secteur, conformément au tableau ci-après.

13.2.2 Ce pourcentage minimum d'espaces végétalisés doit être réalisé de la manière suivante :

- Soit en totalité en espaces végétalisés de pleine terre* ;
- Soit conformément à la répartition figurant au tableau ci-après :
  - Un pourcentage minimum d'espaces végétalisés de pleine terre* (à l'exception des zones et secteurs indicés « a ») ;

Auquel s'ajoute,

- Un pourcentage maximum comptabilisable en espaces végétalisés complémentaires* qui peut venir compléter les espaces végétalisés de pleine terre* pour obtenir le pourcentage total d'espaces végétalisés exigé sur le terrain*. Les espaces verts complémentaires sont définis dans le lexique et un coefficient modérateur leur est appliqué en fonction de leurs qualités.

Indice	**Pourcentage minimum d'espaces verts sur le terrain***		
	Pourcentage total minimum d'espaces végétalisés	Règle de répartition	
		Pourcentage **minimum** d'espaces végétalisés de pleine terre	Pourcentage **maximum** comptabilisable Espaces végétalisés complémentaires*
c	30%	20%	10%

13.2.3 Dispositions complémentaires applicables aux secteurs régis par l'indice 8

Dans les secteurs régis par l'indice 8, la répartition ci-dessus définie s'applique uniquement pour les terrains* nus.

Pour les terrains* déjà bâtis et pour les constructions à destination d'habitat, les espaces libres, non bâtis et non occupés par des aires de stationnement devront représenter au minimum 20% de la superficie du terrain*. Ceux-ci seront à maintenir ou à réaliser en espaces végétalisés de pleine terre*.

13.2.4 Dispositions spécifiques applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectifs

Pour permettre l'évolution des établissements d'enseignement et des crèches existants à la date d'approbation du PLUi une dérogation peut être accordée sur la quantité d'espaces verts exigée, sans que celle-ci puisse être diminuée de plus d'un tiers des surfaces exigibles.

Article U 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

13.1 Espaces Boisés Classés

13.1.1 Les terrains* repérés au règlement graphique au titre d'Espaces Boisés Classés, en application des dispositions des articles L113-1 et suivants du code de l'urbanisme sont à conserver, à **protéger ou à créer** ;

13.1.2 Tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements est interdit ;

13.1.3 Nonobstant, toutes dispositions contraires, ce classement entraine le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue à l'article L 311-1 du code forestier.

13.2. Les espaces libres et plantations :

13.2.1 Les terrains* doivent comprendre un pourcentage minimum d'espaces végétalisés défini en fonction de l'indice porté dans le nom de la zone ou du secteur, conformément au tableau ci-après.

13.2.2 Ce pourcentage minimum d'espaces végétalisés doit être réalisé de la manière suivante :

- Soit en totalité en espaces végétalisés de pleine terre* ;
- Soit conformément à la répartition figurant au tableau ci-après :
  - Un pourcentage minimum d'espaces végétalisés de pleine terre* (à l'exception des zones et secteurs indicés « a ») ;

Auquel s'ajoute :

- Un pourcentage maximum comptabilisable en espaces végétalisés complémentaires* qui peut venir compléter les espaces végétalisés de pleine terre* pour obtenir le pourcentage total d'espaces végétalisés exigé sur le terrain*. Les espaces verts complémentaires sont définis dans le lexique et un coefficient modérateur leur est appliqué en fonction de leurs qualités.

Indice	**Pourcentage minimum d'espaces verts sur le terrain***		
	Pourcentage total minimum d'espaces végétalisés	Règle de répartition	
		Pourcentage **minimum** d'espaces végétalisés de pleine terre	Pourcentage **maximum** comptabilisable Espaces végétalisés complémentaires*
c	30%	20%	10%

13.2.3 Dispositions complémentaires applicables aux secteurs régis par l'indice 8

Dans les secteurs régis par l'indice 8, la répartition ci-dessus définie s'applique uniquement pour les terrains* nus.

Pour les terrains* déjà bâtis et pour les constructions à destination d'habitat, les espaces libres, non bâtis et non occupés par des aires de stationnement devront représenter au minimum 20% de la superficie du terrain*. Ceux-ci seront à maintenir ou à réaliser en espaces végétalisés de pleine terre*.

13.2.4 Dispositions spécifiques applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectifs

Pour permettre l'évolution des établissements d'enseignement et des crèches existants à la date d'approbation du PLUi une dérogation peut être accordée sur la quantité d'espaces verts exigée, sans que celle-ci puisse être diminuée de plus d'un tiers des surfaces exigibles.

Obligation de planter : 13.2.4 Les espaces végétalisés, qu'ils soient de pleine terre* ou complémentaires*, doivent être plantés à raison à minima d'une unité de plantation* par tranche entamée de 20 m² ; *Ainsi, pour un espace végétalisé de 200 m², il est nécessaire de réaliser 10 unités de plantation* (200m² 10m²). Ces unités de plantation* doivent être réparties en panachant les différents types de plants présents dans le tableau inclus dans la définition présente dans le titre II « Dispositions communes applicables à toutes les zones », article 2 « Définitions et précisions sur l'application des règles » du présent règlement. Par exemple, dans ce cas précis il peut être envisagé la plantation d'1 arbre de moyen développement, celle d'un arbre de petit développement et d'une haie de 4 petits arbustes ((0*8) + (1*4) + (1*2) + (4*1)) = 10).* 13.2.5 Les aires de stationnement non couvertes doivent être plantées à raison d'une unité de plantation* pour une place de stationnement ; 13.2.6 Pour les aires de stationnement non couvertes de plus de 20 places, les plantations doivent être regroupées en module de plantation*, à raison d'un module de plantation* par tranche échue de 10 places de stationnement. Un module de plantation* sera constitué d'une fosse de plantation unique comportant au minimum 10 unités de plantation*. Les modules de plantation* doivent être répartis sur l'ensemble de l'aire de stationnement ; 13.2.7 La strate arbustive devra de préférence être composée d'un tiers d'essences persistantes et de deux tiers d'essences caduques. 13.2.8 Les espèces végétales seront préférentiellement choisies parmi la flore indigène du bassin parisien selon la liste de recommandation présentée en annexe 2 du présent règlement, et pour la commune de Magny-les-Hameaux, il est conseillé de respecter la palette végétale présentée en annexe 4. 13.2.9 Les espèces végétales invasives inscrites sur les listes I et II présentées en annexe 3 du présent règlement sont interdites. 13.2.10 Aucun sol ne sera laissé nu. Les pieds d'arbres accueilleront une végétation herbacée et des couvre-sols. 13.2.11 Les plantations doivent être adaptées au contexte dans lequel elles sont plantées pour assurer leur bon développement. Il est conseillé de se reporter à la charte de l'arbre annexée au présent règlement. Les plantations doivent être plantées en bonne intelligence avec le voisinage et dans le respect des règles minimales du Code Civil. Il est conseillé de se reporter à la note présentant « Les distances de plantation d'arbres sur le domaine privé » présentée en annexe 7 du présent règlement.	**Obligation de planter :** 13.2.4 Les espaces végétalisés, qu'ils soient de pleine terre* ou complémentaires*, doivent être plantés à raison à minima d'une unité de plantation* par tranche entamée de 20 m² ; *Ainsi, pour un espace végétalisé de 200 m², il est nécessaire de réaliser 10 unités de plantation* (200m² 10m²). Ces unités de plantation* doivent être réparties en panachant les différents types de plants présents dans le tableau inclus dans la définition présente dans le titre II « Dispositions communes applicables à toutes les zones », article 2 « Définitions et précisions sur l'application des règles » du présent règlement. Par exemple, dans ce cas précis il peut être envisagé la plantation d'1 arbre de moyen développement, celle d'un arbre de petit développement et d'une haie de 4 petits arbustes ((0*8) + (1*4) + (1*2) + (4*1)) = 10).* 13.2.5 Les aires de stationnement non couvertes doivent être plantées à raison d'une unité de plantation* pour une place de stationnement ; 13.2.6 Pour les aires de stationnement non couvertes de plus de 20 places, les plantations doivent être regroupées en module de plantation*, à raison d'un module de plantation* par tranche échue de 10 places de stationnement. Un module de plantation* sera constitué d'une fosse de plantation unique comportant au minimum 10 unités de plantation*. Les modules de plantation* doivent être répartis sur l'ensemble de l'aire de stationnement ; 13.2.7 La strate arbustive devra de préférence être composée d'un tiers d'essences persistantes et de deux tiers d'essences caduques. 13.2.8 Les espèces végétales seront préférentiellement choisies parmi la flore indigène du bassin parisien selon la liste de recommandation présentée en annexe 2 du présent règlement, et pour la commune de Magny-les-Hameaux, il est conseillé de respecter la palette végétale présentée en annexe 4. 13.2.9 Les espèces végétales invasives inscrites sur les listes I et II présentées en annexe 3 du présent règlement sont interdites. 13.2.10 Aucun sol ne sera laissé nu. Les pieds d'arbres accueilleront une végétation herbacée et des couvre-sols. 13.2.11 Les plantations doivent être adaptées au contexte dans lequel elles sont plantées pour assurer leur bon développement. Il est conseillé de se reporter à la charte de l'arbre annexée au présent règlement. Les plantations doivent être plantées en bonne intelligence avec le voisinage et dans le respect des règles minimales du Code Civil. Il est conseillé de se reporter à la note présentant « Les distances de plantation d'arbres sur le domaine privé » présentée en annexe 7 du présent règlement. **13.2.12 Les règles de l'article U 13.2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif.**

ZONE U (TITRE III) - ARTICLE U15	
Article U 15 – OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE DE PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES 15.1 Toute construction* neuve supérieure à 2000 m² de surface de plancher* doit comporter un dispositif de production d'énergie renouvelable* et au moins un dispositif destiné à économiser l'eau.	**Article U 15 – OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE DE PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES** 15.1 Toute construction* neuve supérieure à 2000 m² de surface de plancher* doit comporter un dispositif de production d'énergie renouvelable* et au moins un dispositif destiné à économiser l'eau. **Cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.**

Extrait du règlement dans sa version actuellement en vigueur

ZONE N (TITRE III) – ARTICLE N2

Article N2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

2.1 Dispositions générales

Dans la mesure où, par leur nature, leur importance ou leur aspect, elles ne portent pas atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages sont autorisées, sous réserve de conditions particulières, les occupations et utilisations du sol suivantes :

2.1.1 Les constructions* et installations à condition qu'elles soient nécessaires à l'exploitation agricole et forestière ;

2.1.2 Les travaux d'extension* des bâtiments d'habitation existants à condition que le projet ne conduise pas à une augmentation de plus de 20 mP 2P de la surface de plancher* existante à la date d'approbation du PLUi ;

2.1.3 Le changement de destination des bâtiments repérés au règlement graphique au titre de l'article L151-19 du Code de l'Urbanisme à condition qu'il ne compromette pas l'activité agricole et qu'il n'altère pas la qualité paysagère du site ;

2.1.4 Les constructions*, installations et ouvrages techniques liés aux réseaux de transport d'énergie, d'eau et télécommunication à condition de garantir leur bonne insertion dans le site ;

2.1.5 Dans les secteurs repérés aux documents graphiques, comme jardins familiaux, les constructions* liées aux activités de jardinage et maraîchage à condition que leur surface de plancher* soit inférieure à 5 m² et leur hauteur* totale soit inférieure à 3 m, un local commun à condition que sa surface de plancher* soit inférieure à 20 m² est également autorisée.

2.1.6 L'entretien, la réfection et la rénovation des constructions* régulièrement autorisées existantes à la date d'approbation du présent PLUi ;

2.2 Occupations et utilisations du sol admises sous conditions dans tous les secteurs Ne

2.2.1 Les constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ainsi que les constructions* accessoires nécessaires à leur fonctionnement, à condition qu'elles ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ;

En sus des conditions ci-dessus le tableau ci-après précise la localisation et la destination de chacun des secteurs Ne ainsi que les conditions spécifiques pour chacun d'eux.

Numéro Ne	Commune	Localisation	Destination spécifique	Condition
NeEL01	Elancourt	Colline	Parc naturel de Loisirs et locaux accessoires	Dans la limite de 8000 m² de surface de plancher* (SdP)
NeEL02	Élancourt	Colline	Parc naturel de Loisirs	Dans la limite de 200 m² d'emprise au sol *
Ne EL03	Élancourt	Villedieu	Équipement culturel et locaux accessoires, dont le restaurant existant	Pas de conditions supplémentaires
NeEL04	Élancourt	Fondation Méquignon	Équipement sanitaire et social et locaux accessoires	Pas de conditions supplémentaires
NeEL05	Élancourt	Ouest du secteur des IV Arbres	Bassin sec et locaux technique	Pas de conditions supplémentaires
NeGU01	Guyancourt	Golf National	Golf et locaux accessoires	Dans la limite d'une augmentation de 20% par rapport aux bâtiments existants à la date d'approbation du PLUi
NeGU02	Guyancourt	Ouest du secteur de la Petite Minière	Équipements sportifs, Cimetière et Jardins familiaux	Pas de conditions supplémentaires

Extrait du règlement dans sa version mise en compatibilité

Article N2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

2.1 Dispositions générales

Dans la mesure où, par leur nature, leur importance ou leur aspect, elles ne portent pas atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages sont autorisées, sous réserve de conditions particulières, les occupations et utilisations du sol suivantes :

2.1.1 Les constructions* et installations à condition qu'elles soient nécessaires à l'exploitation agricole et forestière ;

2.1.2 Les travaux d'extension* des bâtiments d'habitation existants à condition que le projet ne conduise pas à une augmentation de plus de 20 mP 2P de la surface de plancher* existante à la date d'approbation du PLUi ;

2.1.3 Le changement de destination des bâtiments repérés au règlement graphique au titre de l'article L151-19 du Code de l'Urbanisme à condition qu'il ne compromette pas l'activité agricole et qu'il n'altère pas la qualité paysagère du site ;

2.1.4 Les constructions*, installations et ouvrages techniques liés aux réseaux de transport d'énergie, d'eau et télécommunication à condition de garantir leur bonne insertion dans le site ;

2.1.5 Dans les secteurs repérés aux documents graphiques, comme jardins familiaux, les constructions* liées aux activités de jardinage et maraîchage à condition que leur surface de plancher* soit inférieure à 5 m² et leur hauteur* totale soit inférieure à 3 m, un local commun à condition que sa surface de plancher* soit inférieure à 20 m² est également autorisée.

2.1.6 L'entretien, la réfection et la rénovation des constructions* régulièrement autorisées existantes à la date d'approbation du présent PLUi ;

2.1.7 Les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris à condition de garantir leur bonne insertion dans le site.

2.2 Occupations et utilisations du sol admises sous conditions dans tous les secteurs Ne

2.2.1 Les constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ainsi que les constructions* accessoires nécessaires à leur fonctionnement, à condition qu'elles ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ;

En sus des conditions ci-dessus le tableau ci-après précise la localisation et la destination de chacun des secteurs Ne ainsi que les conditions spécifiques pour chacun d'eux.

Numéro Ne	Commune	Localisation	Destination spécifique	Condition
NeEL01	Elancourt	Colline	Parc naturel de Loisirs et locaux accessoires	Dans la limite de 8000 m² de surface de plancher* (SdP)
NeEL02	Élancourt	Colline	Parc naturel de Loisirs	Dans la limite de 200 m² d'emprise au sol *
Ne EL03	Élancourt	Villedieu	Équipement culturel et locaux accessoires, dont le restaurant existant	Pas de conditions supplémentaires
NeEL04	Élancourt	Fondation Méquignon	Équipement sanitaire et social et locaux accessoires	Pas de conditions supplémentaires
NeEL05	Élancourt	Ouest du secteur des IV Arbres	Bassin sec et locaux technique	Pas de conditions supplémentaires
NeGU01	Guyancourt	Golf National	Golf et locaux accessoires	Dans la limite d'une augmentation de 20% par rapport aux bâtiments existants à la date d'approbation du PLUi
NeGU02	Guyancourt	Ouest du secteur de la Petite Minière	Équipements sportifs, Cimetière et Jardins familiaux	Pas de conditions supplémentaires

Extrait du règlement dans sa version actuellement en vigueur

NeGU03	Guyancourt	Commanderie	Bassin en eaux – espace sportif de plein air	Pas de conditions supplémentaires
NeGU04	Guyancourt	Entrée est Bois de la Grille	Parcours sportif	L'augmentation de surface de plancher* est limitée à 20m² par bâtiment existant
NeMH01	Magny	Port Royal	Équipement culturel et locaux accessoires	Réaménagement uniquement dans les volumes existants
NeMH02	Magny	Port Royal	Équipement culturel et locaux accessoires	Réaménagement uniquement dans les volumes existants
NeMH03	Magny	Clos aux Roses	Espace de Loisirs	Pas de conditions supplémentaires
NeMH04	Magny	Golf National	Golf et locaux accessoires	Dans la limite d'une extension maximale de 2000 m² de surface de plancher*
NeMH05	Magny	Étang de Romainville	Zone de pêche	Les constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectifs sont limités à 50 m² d'emprise au sol*
NeMH06	Magny	Croix du Bois	Équipement de loisirs et culturel	L'augmentation de surface de plancher* est limitée à 30 % par rapport aux surfaces de plancher* existantes à la date d'approbation du présent règlement
NeMH07	Magny	Mérantais	Équipement sanitaire et social et locaux accessoires nécessaires aux fonctionnements des activités du Mérantais	Les aménagements doivent être réalisés à l'intérieur des volumes des constructions* existantes, une extension* limitée à 20% de la surface de plancher* existante à la date d'approbation du présent règlement est possible. Le changement de destination de la ferme du Mérantais est permis pour assurer la reconversion des bâtiments remarquables qui ne sont plus adaptés à l'usage pour lequel ils ont été conçus.
Ne MB01	Montigny	Ile de Loisirs	Centre nautique et locaux accessoires dont le restaurant existant	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 30 % par rapport aux emprises au sol* existantes à la date d'approbation du présent règlement
Ne MB04	Montigny	Sud commune et sud-est du Manet	Équipements de loisirs, Équipement de rassemblement et locaux accessoires	Pas de conditions supplémentaires
Ne MB05	Montigny	Ile de Loisirs	Pêche	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 20 % par rapport aux emprises au sol* existantes à la date d'approbation du présent règlement
NeTR01	Trappes	Ile de Loisirs	Golf et parc de stationnement	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 20 % par rapport aux emprises au sol* existantes à la date d'approbation du présent règlement

Extrait du règlement dans sa version mise en compatibilité

NeGU03	Guyancourt	Commanderie	Bassin en eaux – espace sportif de plein air	Pas de conditions supplémentaires
NeGU04	Guyancourt	Entrée est Bois de la Grille	Parcours sportif	L'augmentation de surface de plancher* est limitée à 20m² par bâtiment existant
NeMH01	Magny	Port Royal	Équipement culturel et locaux accessoires	Réaménagement uniquement dans les volumes existants
NeMH02	Magny	Port Royal	Équipement culturel et locaux accessoires	Réaménagement uniquement dans les volumes existants
NeMH03	Magny	Clos aux Roses	Espace de Loisirs	Pas de conditions supplémentaires
NeMH04	Magny	Golf National	Golf et locaux accessoires **Réseau de transport public du Grand Paris**	Dans la limite d'une extension maximale de 2000 m² de surface de plancher* **Pour le réseau de transport public du Grand Paris, à condition de garantir sa bonne insertion dans le site**
NeMH05	Magny	Étang de Romainville	Zone de pêche	Les constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectifs sont limités à 50 m² d'emprise au sol*
NeMH06	Magny	Croix du Bois	Équipement de loisirs et culturel	L'augmentation de surface de plancher* est limitée à 30 % par rapport aux surfaces de plancher* existantes à la date d'approbation du présent règlement
NeMH07	Magny	Mérantais	Équipement sanitaire et social et locaux accessoires nécessaires aux fonctionnements des activités du Mérantais	Les aménagements doivent être réalisés à l'intérieur des volumes des constructions* existantes, une extension* limitée à 20% de la surface de plancher* existante à la date d'approbation du présent règlement est possible. Le changement de destination de la ferme du Mérantais est permis pour assurer la reconversion des bâtiments remarquables qui ne sont plus adaptés à l'usage pour lequel ils ont été conçus.
Ne MB01	Montigny	Ile de Loisirs	Centre nautique et locaux accessoires dont le restaurant existant	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 30 % par rapport aux emprises au sol* existantes à la date d'approbation du présent règlement
Ne MB04	Montigny	Sud commune et sud-est du Manet	Équipements de loisirs, Équipement de rassemblement et locaux accessoires	Pas de conditions supplémentaires
Ne MB05	Montigny	Ile de Loisirs	Pêche	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 20 % par rapport aux emprises au sol* existantes à la date d'approbation du présent règlement
NeTR01	Trappes	Ile de Loisirs	Golf et parc de stationnement	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 20 % par rapport aux emprises au sol* existantes à la date d'approbation du présent règlement

Extrait du règlement dans sa version actuellement en vigueur

NeTR02	Trappes	Ile de Loisirs	Locaux techniques et équipements de formation aux métiers liés à l'environnement et au développement durable	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 20 % par rapport aux emprises au sol* existantes à la date d'approbation du présent règlement.
NeTR03	Trappes	Ile de Loisirs	Piscine à vague et locaux accessoires	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 30 % par rapport aux emprises au sol** existantes à la date d'approbation du présent règlement.
NeTR04	Trappes	Ile de Loisirs	Centre équestre, espace location de vélo et locaux accessoires	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 20 % par rapport aux emprises au sol*existantes à la date d'approbation du présent règlement.
NeTR05	Trappes	Ile de Loisirs	Pataugeoire et locaux accessoires	Les locaux destinés aux constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectifs sont limités à 150m² d'emprise au sol*.
NeTR06	Trappes	Ile de Loisirs	Équipements d'accueil collectifs et locaux accessoires	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 30 % par rapport aux emprises au sol* existantes à la date d'approbation du présent règlement
NeTR07	Trappes	Ile de Loisirs	Espace barbecue et stationnement	Les locaux destinés aux constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectifs sont limités à 50 m d'emprise au sol*.
NeTR08	Trappes	Ile de Loisirs	Équipements sportifs : École de voile et accrobranche et locaux accessoires	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 10 % par rapport aux emprises au sol*existantes à la date d'approbation du présent règlement.
NeTR09	Trappes	Circuit Beltoise	Équipements sportifs précaires	Pas de constructibilité supplémentaire accordée, entretien des constructions* et installations existantes

2.2.2 Les logements destinés au gardiennage et directement nécessaires au fonctionnement des équipements, constructions* ou installations autorisés dans le secteur dans une limite de 90 m² de surface de plancher* par logement.

Extrait du règlement dans sa version mise en compatibilité

NeTR02	Trappes	Ile de Loisirs	Locaux techniques et équipements de formation aux métiers liés à l'environnement et au développement durable	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 20 % par rapport aux emprises au sol* existantes à la date d'approbation du présent règlement.
NeTR03	Trappes	Ile de Loisirs	Piscine à vague et locaux accessoires	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 30 % par rapport aux emprises au sol** existantes à la date d'approbation du présent règlement.
NeTR04	Trappes	Ile de Loisirs	Centre équestre, espace location de vélo et locaux accessoires	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 20 % par rapport aux emprises au sol*existantes à la date d'approbation du présent règlement.
NeTR05	Trappes	Ile de Loisirs	Pataugeoire et locaux accessoires	Les locaux destinés aux constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectifs sont limités à 150m² d'emprise au sol*.
NeTR06	Trappes	Ile de Loisirs	Équipements d'accueil collectifs et locaux accessoires	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 30 % par rapport aux emprises au sol* existantes à la date d'approbation du présent règlement
NeTR07	Trappes	Ile de Loisirs	Espace barbecue et stationnement	Les locaux destinés aux constructions* et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectifs sont limités à 50 m d'emprise au sol*.
NeTR08	Trappes	Ile de Loisirs	Équipements sportifs : École de voile et accrobranche et locaux accessoires	L'augmentation d'emprise au sol* est limitée à 10 % par rapport aux emprises au sol*existantes à la date d'approbation du présent règlement.
NeTR09	Trappes	Circuit Beltoise	Équipements sportifs précaires	Pas de constructibilité supplémentaire accordée, entretien des constructions* et installations existantes

2.2.2 Les logements destinés au gardiennage et directement nécessaires au fonctionnement des équipements, constructions* ou installations autorisés dans le secteur dans une limite de 90 m² de surface de plancher* par logement.

Société du Grand Paris
Immeuble « Le Moods »
2 Mail de la Petite Espagne,
CS10011, 93212 La Plaine Saint-Denis

www.societédugrandparis.fr