

Octobre 2020

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

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

LIGNE 18

PIÈCE **1.1.1**

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
de la commune de Wissous

Sommaire

I. Préambule	5
II. Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme	9
1 La mise en compatibilité	11
1.1 Définition	11
1.2 Champs d'application	11
1.3 Objet	11
2 Le déroulement de la procédure	11
2.1 L'examen du dossier par le préfet	11
2.2 L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique	11
2.3 L'enquête publique.....	11
2.4 L'avis du conseil municipal.....	12
2.5 La déclaration d'utilité publique	12
3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité.....	12
4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité.....	13
4.1 Article L.153-54 du Code de l'urbanisme.....	13
4.2 Article L.153-55 du Code de l'urbanisme.....	13
4.3 Article L.153-56 du Code de l'urbanisme.....	13
4.4 Article L.153-57 du Code de l'urbanisme.....	13
4.5 Article L.153-58 du Code de l'urbanisme.....	13
4.6 Article L.153-59 du Code de l'urbanisme	14
4.7 Article R.153-13 du Code de l'urbanisme	14
4.8 Article R.153-14 du Code de l'urbanisme	14
III. Présentation générale du projet et de son contexte.....	15
1 Le contexte administratif du projet.....	17
2 Présentation du projet.....	17
2.1 Le programme d'ensemble	17
2.2 Le projet : « liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles Chantier »	18

2.3 Présentation technique du projet.....	18
2.3.1 Le tunnel.....	18
2.3.2 Insertion en aérien	19
2.3.3 Les gares.....	19
2.3.4 Les ouvrages techniques annexes	19
2.3.5 Les sites industriels.....	20
2.3.6 Présentation du projet sur la ville de Wissous.....	20
2.4 L'optimisation du projet de la Ligne 18 soumise à enquête publique	20
2.4.1 L'optimisation générale du projet de la Ligne 18	20
2.4.2 L'optimisation du projet de la Ligne 18 sur la commune de Wissous.....	21
IV. Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune.....	22
1 Les documents supra-communaux	24
1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF).....	24
1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)	24
2 Rappel sur la mise en compatibilité du PLU par décret n°2017-425 du 28 mars 2017	24
3 Le PLU en vigueur	25
3.1 Le règlement écrit et graphique : les zones concernées par les optimisations de la Ligne 18	25
3.1.1 La zone UL.....	25
3.1.2 La zone UH	25
3.1.3 La zone N	25
3.1.4 La zone 1AUZ.....	25
3.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage concernés par les optimisations du projet de la Ligne 18	25
3.3 Les contraintes réglementaires	26
4 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.....	27
4.1 Evolution du rapport de présentation	27
4.2 Evolutions du plan de zonage induites par le projet	28
4.3 Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet .	28
4.4 Evolutions du règlement	29
V. Extraits des documents d'urbanisme de la commune	31
1 Complément au rapport de présentation	33
2 Extrait du zonage	34

2.1	Plan de zonage en vigueur sur les ouvrages annexes n°4 et n°5	34
2.2	Plan de zonage mis en compatibilité sur les ouvrages annexes n°4 et n°5 35	
2.3	Plan de zonage en vigueur sur l’ouvrage annexe n°7	36
2.4	Plan de zonage mis en compatibilité	37
3	Liste des emplacements réservés	38
3.1	En vigueur	38
3.2	Mise en compatibilité	39
4	Extrait du règlement	40
4.1	En vigueur	40
4.2	Mis en compatibilité	40

I. Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Wissous, dans l'Essonne, 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 communal.

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 1^{er} octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).

Le PLU de la commune de Wissous a 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.

Le PLU de Wissous a depuis fait l'objet d'une procédure de modification approuvée par délibération du conseil municipal du 04 juillet 2019.

Le présent dossier modifie le projet déclaré d'utilité publique sur la commune de Wissous en ce qu'il porte sur la création d'une piste d'accès provisoire à l'ouvrage de service n°7 aux abords de l'A10, l'adaptation de l'emprise de . **Une mise en compatibilité du PLU de Wissous est nécessaire pour permettre la réalisation du projet ainsi optimisé.**

La ville de WISSOUS 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 est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 123-3 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 décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

Conformément aux textes applicables, la procédure a donné lieu à une réunion d'examen conjoint le 21 janvier 2020. Le procès-verbal issu de cette réunion est la pièce I.4 du présent dossier.

Les réunions d'ouverture et de clôture de la commission inter-administrative préalable à la déclaration d'utilité publique modificative se sont tenues les 6 novembre 2019 et 15 janvier 2020.

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville Wissous tient compte des remarques issues de ces réunions.

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

1 La mise en compatibilité

1.1 Définition

Conformément aux articles L. 153-54 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvées d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être modifiées pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

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 EPCI concernés dès lors qu'ils sont dotés d'un tel document et qu'une procédure de mise en compatibilité a été menée.

Au vu des textes, compte tenu de la nature du projet, la procédure de mise en compatibilité est organisée par le préfet de la Région d'Ile-de-France¹.

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 ville de Wissous. **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 composants 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 PLU approuvé de la ville de Wissous. 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 PLU 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 PLU approuvé de la ville de Wissous avec le projet faisant l'objet de la procédure de 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.
- La Commune.
- L'EPCI chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).
- L'EPCI compétent en matière de Programme Local de l'Habitat.
- L'Autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains.
- La Région.
- Le Département.
- Les Chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultées pour avis à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

Cet examen conjoint se traduira par **l'organisation d'une réunion ad hoc à l'initiative de l'État.**

2.3 L'enquête publique

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la ville de Wissous.

2.4 L'avis du conseil municipal

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville de Wissous est soumis pour avis au conseil municipal. 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 déclaration d'utilité publique modificative sera prise par décret en Conseil d'Etat.

Dès lors que celle-ci est prononcée, la déclaration d'utilité publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU. Le document d'urbanisme est modifié par la déclaration d'utilité publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la déclaration d'utilité publique.

3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- **une notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
 - la présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune ;
 - les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation ;
- **un complément au rapport de présentation du PLU afin d'y ajouter un exposé des motifs de la présente mise en compatibilité ;**
- **les extraits de la pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : **dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.** Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation. Il s'agira ici de modifier le règlement de la zone N pour les besoins du chantier précités du projet de la Ligne 18 ;
- deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage): dans la version issue du document en vigueur, dans une version sur laquelle sont représentées les besoins d'emprise en phase chantier et en phase définitive et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage et des éléments figurant sur le document graphique impactés.
- **deux listes des emplacements réservés** : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître les évolutions des emplacements réservés nécessités par le projet ;
- **des extraits de la pièce écrite du règlement du PLU dans la version issue du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.** Cette dernière introduit, les modifications de texte nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et rendre possible sa réalisation sur la commune. Il s'agira ici de modifier le règlement de la zone N pour les besoins du chantier précités du projet de la Ligne 18 ;

Les autres pièces de ce document d'urbanisme ne nécessitent pas d'évolution.

4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

L'article L.153-54 du Code de l'urbanisme créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 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 créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 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 créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 prévoit 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 ayant 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 créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 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 créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 prévoit 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 créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 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 créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 prévoit 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 modifié par l'article 5 du décret n°2018-617 du 17 juillet 2018 prévoit 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 ».

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 **3 départements, 13 communes** toutes dotées d'un PLU. Trois d'entre elles nécessitent une mise en compatibilité.

Par ailleurs, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 2013 est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

Issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, il 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 a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013, après enquête publique, puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, portant approbation du schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

2 Présentation du projet

2.1 Le programme d'ensemble

Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 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 165 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 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.

2.2 Le projet : « liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles Chantier » »

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 35,9 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 13,4 km en aérien soit environ 39 % 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 comprend 8 gares sur les 10 prévues pour la ligne 18. En effet,

- 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 l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives).

Le projet comprend également un site de maintenance, situé sur la commune de Palaiseau, destiné à l'exploitation, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant ainsi qu'à la maintenance des infrastructures pour le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers – Nanterre La Folie de la Ligne 18.

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.

Trois gares du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers seront en correspondance avec les modes lourds de transport en commun : « Massy Palaiseau », « Versailles-Chantiers » et « Aéroport d'Orly ».

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.

2.3 Présentation technique du projet

2.3.1 Le 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 20 à 30 m de profondeur environ par rapport au terrain naturel hormis pour les gares aériennes « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin ».

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 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.

2.3.2 Insertion en aérien

De façon générale, les critères de choix entre insertion souterraine (en tunnel) ou aérienne (en viaduc) sont les suivants :

- la présence de contraintes d'insertion spécifiques (pistes de l'Aéroport d'Orly, faisceaux ferrés, 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'analyse de l'ensemble des contraintes a conduit à la proposition d'un linéaire en aérien d'un seul tenant entre l'École polytechnique et Magny-les-Hameaux d'une longueur totale de 13,4 km, soit environ 39 % du linéaire du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers de la Ligne 18, desservant les gares aériennes de « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin ».

2.3.3 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 terrain naturel. 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 souterraines du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers 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 (PMR).

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.

Les gares « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin » sont des gares aériennes, composées de deux entités différentes :

- le volume de la « boîte gare » en aérien, dont le niveau des quais correspond au niveau R+2, et intégrant des espaces de circulation et locaux techniques au niveau R+1 ;
- un bâtiment voyageur.

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.

2.3.4 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 30 à 40 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 les espaces des gares. 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 surface au niveau 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.

2.3.5 Les sites industriels

Un site dédié spécifiquement aux fonctions d'exploitation et de maintenance de la Ligne Verte (Ligne 18) sera implanté sur un site situé 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 doit permettre 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.) ;
- des équipements sociaux (restaurant, équipements tertiaires, etc.) puisqu'il s'agit du seul point de la ligne où seront rassemblés des effectifs significatifs.

2.3.6 Présentation du projet sur la ville de Wissous

Le tracé du futur tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Wissous d'Est (à proximité des infrastructures aéroportuaires d'Orly) en Ouest (près des emprises autoroutières des autoroutes A 10 et A 6) en passant par le centre de la ville et sur une longueur d'environ 2,7 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- quatre ouvrages techniques annexes.

2.4 L'optimisation du projet de la Ligne 18 soumise à enquête publique

2.4.1 L'optimisation générale du projet de la Ligne 18

Le présent dossier modifie le projet déclaré d'utilité publique par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 (voir pièce J.13) en ce qu'il porte :

- sur la gare CEA Saint-Aubin, qui n'était pas incluse dans le précédent décret en raison des incertitudes qui pesaient sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives) ;
- sur les évolutions à la marge du tracé et du profil en long de la section entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin, incluant notamment une optimisation à la transition souterrain/aérien, résultant de l'avancée des études techniques ;
- sur l'optimisation du chantier de l'ouvrage technique annexe n°7 ainsi que de l'emplacement et de la configuration de celui-ci ;
- sur l'optimisation de l'emplacement des ouvrages annexes n°4 et n°5 et de leur configuration.

Le dossier comprend également une mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la Ligne 18.

Aucun nouveau site n'est donc concerné par la Ligne 18 et ses impacts du fait de ces évolutions, ce qui permet de maîtriser et contenir les nouveaux impacts éventuels générés par le projet. En effet, grâce aux études réalisées lors de la constitution des dossiers de DUP et d'autorisation environnementale (DDAE), la SGP dispose de l'ensemble des données sur l'état initial des territoires nécessaires à l'analyse des impacts sur l'environnement du projet modifié.

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). L'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale a été obtenu le 21 décembre 2018. L'ensemble des principes généraux de conception et de réalisation détaillés dans ce dossier reste valable.

2.4.2 L'optimisation du projet de la Ligne 18 sur la commune de Wissous

a. L'ouvrage annexe de service n°7 (OA7)

L'ouvrage annexe de service n° 7 (OA7) est implanté en bordure ouest de la commune de Wissous, à proximité du faisceau autoroutier de la jonction A6/A10.

L'emplacement de l'ouvrage annexe n°7 a dû être modifié en raison de contraintes règlementaires. Les accès de secours doivent permettre une intervention rapide et efficace des pompiers et services de secours, en n'importe quel endroit, en cas de sinistre. Pour les tunnels, des puits d'accès de secours sont disposés avec un intervalle maximum de 800 mètres et à moins de 800 mètres d'une gare, conformément à l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport publics guidés urbains de personnes. Afin de respecter cette réglementation, l'ouvrage annexe n°7 a été déplacé de quelques mètres vers l'est. La configuration de l'emprise de l'ouvrage a été modifiée pour qu'il s'intègre au projet.

L'accès définitif, en phase exploitation, se fera par la rue Paul Cézanne. Il doit permettre le passage des engins légers pour des interventions ponctuelles. En revanche, la phase de construction va engendrer un trafic plus important avec des engins lourds. Une solution a donc été recherchée pour éloigner ce trafic des habitations pendant le chantier.

La création d'une piste d'accès temporaire par l'ouest, à partir d'un chemin existant, ne rencontre pas de difficulté particulière, sauf localement un "pincement" entre le talus de l'autoroute A6 (à l'ouest) et un espace boisé classé (à l'est) : à cet endroit, sur environ 200 mètres, le chemin existant n'aurait pas une largeur suffisante pour assurer la manœuvre des engins en sécurité.

Afin de ne pas risquer de déstabiliser le talus de l'autoroute, il a paru préférable d'élargir le chemin par l'est.

Par ailleurs, la phase de construction de l'ouvrage va engendrer la mise en place temporaire d'installations de chantiers soumises à déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) telles que des installations de fabrication de béton.

b. Les ouvrages annexe de service n°4 et n°5 (OA4 et OA5)

L'approfondissement des études du projet de ligne 18 a permis d'identifier la possibilité de déplacer légèrement les ouvrages annexes 4 et 5 (OA4 et OA5), au sud de la route des Avernoises (D167A).

Cette nouvelle implantation, à la périphérie de l'aéroport, préserve les parcelles agricoles auparavant impactées.

Par ailleurs, ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions.

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.

Ce document 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 prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

La ville de Wissous ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

2 Rappel sur la mise en compatibilité du PLU par décret n°2017-425 du 28 mars 2017

Dans le cadre de la précédente déclaration d'utilité publique portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Wissous, les modifications suivantes 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 réduire un espace boisé classé (EBC) de 800 m² sur les emprises d'un ouvrage technique annexe ;
 - de modifier trois emplacements réservés au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises des ouvrages techniques annexes :
 - Emplacement réservé n°17 d'une superficie totale d'environ 3 200 m² ;
 - Emplacement réservé n°18 d'une superficie totale d'environ 1 500 m² ;
 - Emplacement réservé n°19 d'une superficie totale d'environ 800 m².
- l'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer les nouveaux emplacements réservés au bénéfice de la Société du Grand Paris.

3 Le PLU en vigueur

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Wissous sur une longueur totale **d'environ 2,7 km**.

3.1 **Le règlement écrit et graphique : les zones concernées par les optimisations de la Ligne 18**

3.1.1 *La zone UL*

Le projet de la Ligne 18 intercepte la zone UL au Nord, le long de la D32 et de la D167. La zone urbaine UL est également concernée, dans son secteur ULa, à double titre par le projet :

- Par la section courante de l'infrastructure en souterrain entre le Domaine Les Etangs – Espace Arthur Clark et le boulevard de l'Europe ;
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le règlement indique : « *cette zone est destinée à recevoir principalement des aménagements de loisirs, de tourisme, d'enseignement, de santé ou autres équipements publics ou privés. (...) Le secteur ULa, situé au Nord de Cucheron, est destiné à accueillir une coulée verte et éventuellement des équipements légers de plein air* ».

La zone UL est concernée par l'implantation d'une voie d'accès de chantier provisoire à l'ouvrage annexe se situant sur l'emplacement réservé n°17.

Le règlement de la zone UL étant compatible avec cette optimisation du projet, il n'est pas concerné par la présente mise en compatibilité.

3.1.2 *La zone UH*

La zone urbaine UH est concernée par le tracé en souterrain au coeur du quartier Saint-Exupéry.

Selon le règlement, la zone UH « *à caractère résidentiel correspond au tissu pavillonnaire traditionnel* ».

La zone UH est concernée par la modification de l'emprise de l'emplacement réservé n°17 dédié à la construction de l'ouvrage technique n°7 et la suppression de l'emplacement réservé n°4.

Le règlement de la zone UH étant compatible avec cette optimisation du projet, il n'est pas concerné par la présente mise en compatibilité.

3.1.3 *La zone N*

La zone N correspond aux espaces naturels de la commune : coteaux boisés, bois et forêts.

La zone N est concernée par l'optimisation du projet de la Ligne 18 :

- d'une part du fait de la création de la piste d'accès provisoire à l'ouvrage de service n°17
- d'autre part en raison de l'implantation temporaire d'installations de chantier de type ICPE.

Le règlement de la zone N doit être mis en compatibilité avec les optimisations précitées.

3.1.4 *La zone 1AUZ*

Le projet de la Ligne 18 intercepte la zone 1AUZ au Sud Est de la commune, au sud de la route des Avernaises.

Le règlement indique :

« Dès lors que les conditions suivantes cumulées sont remplies :

- Les occupations et utilisation du sol sont autorisées sous forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.
- Les conditions de desserte intérieure du site pour l'ensemble des réseaux et voirie sont organisées.

Sont admises les occupations et utilisation du sol suivantes :

- Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation à condition qu'ils soient destinés aux personnes dont la présence est nécessaire ou liée aux activités autorisées »

La zone 1AUZ est concernée par l'optimisation du projet de la Ligne 18 du fait du déplacement des ouvrages annexes de services n°4 et n°5 sur cette zone.

Le règlement de la zone 1AUZ doit être mis en compatibilité avec les optimisations précitées.

3.2 **Autres éléments figurant sur le plan de zonage concernés par les optimisations du projet de la Ligne 18**

L'emplacement réservé n° 4 au bénéfice de la commune de Wissous à destination d'accès piéton est situé dans le périmètre du futur ouvrage annexe n° 7 tel que modifié par le présent dossier.

Un autre emplacement réservé n°11 « *Création d'un espace paysager le long de l'A6* » au bénéfice de la commune de Wissous est concerné par le projet optimisé de la Ligne 18 et par conséquent la présente mise en compatibilité.

Les emprises des emplacements réservés n° 17 et 18, destinés à accueillir respectivement un et deux ouvrages annexes sont modifiées.

L'emplacement réservé n° 19 qui était destiné à un ouvrage du réseau de transport public du Grand Paris est supprimé, l'ouvrage étant désormais dans l'emplacement réservé n°18.

Un EBC est traversé par le projet optimisé de la Ligne 18: d'une part le long de l'emplacement réservé n°11, en bordure de l'autoroute A6, et d'autre part autour de l'emplacement réservé n°17. Il fait l'objet d'une mise en compatibilité avec la Ligne 18.

3.3 Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Protection d'un monument historique classé : Eglise de Wissous (AC 1) ;
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques contre les obstacles (PT 2) ;
- Servitudes aéronautiques de dégagement (T5) et de balisage (T4) liées à l'aérodrome d'Orly.

Pour les ouvrages techniques annexes, ces deux servitudes de surface sont à prendre en compte.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Cette même partie du territoire communal traversée par le projet est également concernée par :

- L'arrêté préfectoral du 20 mai 2003 portant classement sonore du réseau ferroviaire et du réseau routier national ;
- L'arrêté préfectoral du 28 février 2005 portant classement sonore du réseau routier départemental ;
- Un plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome d'Orly.
- Le risque de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, figurant dans le dossier départemental des risques majeurs du département de l'Essonne de juin 2008.

Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions induites par ces documents qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

4 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de Wissous au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris (L.18).

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 ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés,**
- **Le complément apporté au règlement d'urbanisme afin d'autoriser les ICPE nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris au sein de la zone N,**
- **La réduction de surface d'un EBC au droit de l'A6,**
- **La réduction de la surface de l'emplacement réservé n° 11 sur la pièce graphique,**
- **La modification de l'emprise de l'emplacement réservé n° 17 sur la pièce graphique,**
- **La suppression de l'emplacement réservé n° 4 sur le règlement graphique et la liste des emplacements réservés,**
- **Le déplacement et l'adaptation de l'emplacement réservé n°18 sur la pièce graphique,**
- **La suppression de l'emplacement réservé n°19 sur le règlement graphique et la liste des emplacements réservés,**
- **Le complément apporté au règlement d'urbanisme afin d'autoriser la construction des ouvrages et les ICPE nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris au sein de la zone 1AUZ.**

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

4.1 Evolution du rapport de présentation

Conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est ajouté au **rapport de présentation** :

La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de 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 la Ligne 18 modifié.

L'ouvrage de service n° 7 (OA7) est implanté en bordure Ouest de la commune de Wissous, à proximité du faisceau autoroutier de la jonction A6/A10.

L'emplacement de l'ouvrage annexe n°7 a dû être modifié en raison de contraintes réglementaires. Les accès de secours doivent permettre une intervention rapide et efficace des pompiers et services de secours, en n'importe quel endroit, en cas de sinistre. Pour les tunnels, des puits d'accès de secours sont disposés avec un intervalle maximum de 800 mètres et à moins de 800 mètres d'une gare, conformément à l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport publics guidés urbains de personnes. Afin de respecter cette réglementation, l'ouvrage annexe n°7 a été déplacé de quelques mètres vers l'est. La configuration de l'emprise de l'ouvrage a été modifiée pour qu'il s'intègre au projet.

L'accès définitif à l'OA7, en phase exploitation, se fera par la rue Paul Cézanne, qui traverse un quartier pavillonnaire. Il doit permettre le passage d'engins légers pour des interventions ponctuelles de maintenance. En revanche, la phase de construction va engendrer un trafic plus important avec des engins lourds. Une solution a donc été recherchée pour éloigner ce trafic des habitations pendant le chantier, et ainsi limiter les nuisances pour le voisinage.

La création d'une piste d'accès temporaire par l'ouest, à partir d'un chemin existant donnant sur la voie Molière, ne rencontre pas de difficulté particulière, sauf localement un "pincement" entre le talus de l'autoroute A6 (à l'ouest) et un espace boisé classé (à l'est) : à cet endroit, sur environ 200 mètres, le chemin existant n'aurait pas une largeur suffisante pour assurer la manœuvre des engins en sécurité.

Afin de ne pas risquer de déstabiliser le talus de l'autoroute, il a paru préférable d'élargir le chemin par l'est, ce qui nécessite au préalable le déclassement d'environ 250 m² d'espaces boisés classés.

Par ailleurs, la phase de construction de l'ouvrage va engendrer la mise en place temporaire d'installations de chantiers soumises à déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) telles que des installations de fabrication de béton.

Pour rendre possible la réalisation du projet modifié, le PLU doit être mis en compatibilité sur les points suivants :

- *Le complément apporté au règlement d'urbanisme :*
 - *afin d'autoriser les ICPE nécessaires à la réalisation du Réseau de transport public du Grand Paris dans la zone N,*

- afin d'autoriser la construction des ouvrages et les ICPE nécessaires à la réalisation du Réseau de transport public du Grand Paris dans la zone 1AUZ.
- L'adaptation du plan de zonage :
 - adaptation de l'emprise de l'emplacement réservé (ER) n°17 « Réseau de transport public du Grand Paris » : ouvrage technique annexe, (nouvelle superficie de 1850 m²) ;
 - déplacement et adaptation de l'emprise de l'ER n°18 « Réseau de transport public du Grand Paris » : ouvrage technique annexe, (nouvelle superficie de 10 800 m²) ;
 - suppression de l'emplacement réservé n°4 « Aménagement d'un accès piéton pour désenclaver la zone N » ;
 - suppression de l'emplacement réservé n°19 « Réseau de transport public du Grand Paris » ;
 - réduction de l'emprise de l'ER n°11 « Création d'un espace paysager le long de l'A6 » au bénéfice de la commune (nouvelle superficie de 16 000 m²) ;
 - déclassement d'une partie d'un EBC à l'Est de l'ER n°11 à l'extrémité Nord de la zone N (environ 250 m²).
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin de supprimer les emplacements réservés n°4 et n°19.

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

4.2 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Afin de permettre la création d'une piste d'accès temporaire à l'ouvrage de service n°17 et le déplacement de l'emprise de ce dernier, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante :

- **adaptation de l'emprise de l'ER n°17 « Réseau de transport public du Grand Paris » : ouvrage technique annexe, (nouvelle superficie de 1850 m²) ;**
- **déplacement et adaptation de l'emprise de l'ER n°18 « Réseau de transport public du Grand Paris » : ouvrage technique annexe, (nouvelle superficie de 10 800 m²) ;**
- **suppression de l'emplacement réservé n° 4 « Aménagement d'un accès piéton pour désenclaver la zone NA » sur le règlement graphique et la liste des emplacements réservés ;**
- **suppression de l'emplacement réservé n° 19 « Réseau de transport public du Grand Paris » sur le règlement graphique et la liste des emplacements réservés ;**
- **réduction de l'emprise de l'ER n°11 « Création d'un espace paysager le long de l'A6 » au bénéfice de la commune (nouvelle superficie de 16 000 m²) ;**
- **déclassement d'une partie d'un EBC à l'Est de l'ER n°11 à l'extrémité Nord de la zone N (sur une superficie d'environ 250 m²).**

4.3 Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet

Le tableau des emplacements réservés sera également repris afin de supprimer les emplacements réservés n°4 et n°19.

4.4 Evolutions du règlement

Le tableau ci-dessous décrit les évolutions du règlement d'urbanisme de la commune de Wissous nécessaires à l'installation d'une centrale à béton pour les besoins du chantier de la Ligne 18 (les compléments sont indiqués en rouge et soulignés).

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<p>Zone N</p> <p>Article N1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES</p> <p>Dans toute la zone N et ses secteurs</p> <p>Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, d'hôtellerie, de bureaux, d'artisanat, d'industrie, d'entrepôt, d'équipements collectifs d'intérêt général autres que ceux admis en N2. ■ Les installations et travaux divers suivants : <ul style="list-style-type: none"> - les parcs d'attraction ; - les dépôts de plus de 10 véhicules non soumis à autorisation au titre des articles R.443-4 ou R.443-7 du code de l'urbanisme ; - les garages collectifs de caravanes. ■ Le stationnement des caravanes isolées, conformément aux dispositions des articles R.443-4 et R.443-10 du code de l'urbanisme. ■ L'aménagement de terrains destinés à l'accueil des campeurs et des caravanes, en application des articles R.443-7 et R.443-10 du code de l'urbanisme. ■ L'aménagement de terrains destinés aux habitations légères et de loisirs, prévues aux articles R.444-1 et suivants du code de l'urbanisme. <p>Dans toute la zone N à l'exception du secteur Nt</p> <p>Les installations classées pour la protection de l'environnement au sens de la loi n°76663 du 19 juillet 1976 modifiée.</p> <p>Ces dispositions n'autorisent pas les ICPE pouvant être nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet optimisé du Grand Paris Express et nécessite une modification.</p>	<p>Dans toute la zone N et ses secteurs</p> <p>Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, d'hôtellerie, de bureaux, d'artisanat, d'industrie, d'entrepôt, d'équipements collectifs d'intérêt général autres que ceux admis en N2. ■ Les installations et travaux divers suivants : <ul style="list-style-type: none"> - les parcs d'attraction ; - les dépôts de plus de 10 véhicules non soumis à autorisation au titre des articles R.443-4 ou R.443-7 du code de l'urbanisme ; - les garages collectifs de caravanes. ■ Le stationnement des caravanes isolées, conformément aux dispositions des articles R.443-4 et R.443-10 du code de l'urbanisme. ■ L'aménagement de terrains destinés à l'accueil des campeurs et des caravanes, en application des articles R.443-7 et R.443-10 du code de l'urbanisme. ■ L'aménagement de terrains destinés aux habitations légères et de loisirs, prévues aux articles R.444-1 et suivants du code de l'urbanisme. <p>Dans toute la zone N à l'exception du secteur Nt</p> <p>Les installations classées pour la protection de l'environnement au sens de la loi n°76663 du 19 juillet 1976 modifiée à l'exception de celles nécessaires à la réalisation du Réseau de transport public du Grand Paris.</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone 1AUZ	
<p>Article 1AUZ2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>Dès lors que les conditions suivantes cumulées sont remplies :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les occupations et utilisation du sol sont autorisées sous forme d'une opération d'aménagement d'ensemble. - Les conditions de desserte intérieure du site pour l'ensemble des réseaux et voirie sont organisées. <p>Sont admises les occupations et utilisation du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation à condition qu'ils soient destinés aux personnes dont la présence est nécessaire ou liée aux activités autorisées 	<p>Article 1AUZ2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>Dès lors que les conditions suivantes cumulées sont remplies :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les occupations et utilisation du sol sont autorisées sous forme d'une opération d'aménagement d'ensemble. - Les conditions de desserte intérieure du site pour l'ensemble des réseaux et voirie sont organisées. <p>Sont admises les occupations et utilisation du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation à condition qu'ils soient destinés aux personnes dont la présence est nécessaire ou liée aux activités autorisées <p><i>Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i></p>

V. Extraits des documents d'urbanisme de la commune

1 Complément au rapport de présentation

La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de 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.

L'ouvrage de service n° 7 (OA7) est implanté en bordure ouest de la commune de Wissous, à proximité du faisceau autoroutier de la jonction A6/A10.

L'emplacement de l'ouvrage annexe n°7 a dû être modifié en raison de contraintes réglementaires. Les accès de secours doivent permettre une intervention rapide et efficace des pompiers et services de secours, en n'importe quel endroit, en cas de sinistre. Pour les tunnels, des puits d'accès de secours sont disposés avec un intervalle maximum de 800 mètres et à moins de 800 mètres d'une gare, conformément à l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport publics guidés urbains de personnes. Afin de respecter cette réglementation, l'ouvrage annexe n°7 a été déplacé de quelques mètres vers l'est. La configuration de l'emprise de l'ouvrage a été modifiée pour qu'il s'intègre au projet.

L'accès définitif à l'OA 7, en phase exploitation, se fera par la rue Paul Cézanne, qui traverse un quartier pavillonnaire. Il doit permettre le passage des engins légers pour des interventions ponctuelles de maintenance. En revanche, la phase de construction va engendrer un trafic plus important avec des engins lourds. Une solution a donc été recherchée pour éloigner ce trafic des habitations pendant le chantier et ainsi limiter les nuisances pour le voisinage.

La création d'une piste d'accès temporaire par l'ouest, à partir d'un chemin existant, donnant sur la voie Molière, ne rencontre pas de difficulté particulière, sauf localement un "pincement" entre le talus de l'autoroute A6 (à l'ouest) et un espace boisé classé (à l'est) : à cet endroit, sur environ 200 mètres, le chemin existant n'aurait pas une largeur suffisante pour assurer la manœuvre des engins en sécurité.

Afin de ne pas risquer de déstabiliser le talus de l'autoroute, il a paru préférable d'élargir le chemin par l'est, ce qui nécessite au préalable le déclassement d'environ 250 m² d'espaces boisés classés.

Par ailleurs, la phase de construction de l'ouvrage va engendrer la mise en place temporaire d'installations de chantiers soumises à déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) telles que des installations de fabrication de béton.

Pour rendre possible la réalisation du projet modifié, le PLU doit être mis en compatibilité sur les points suivants :

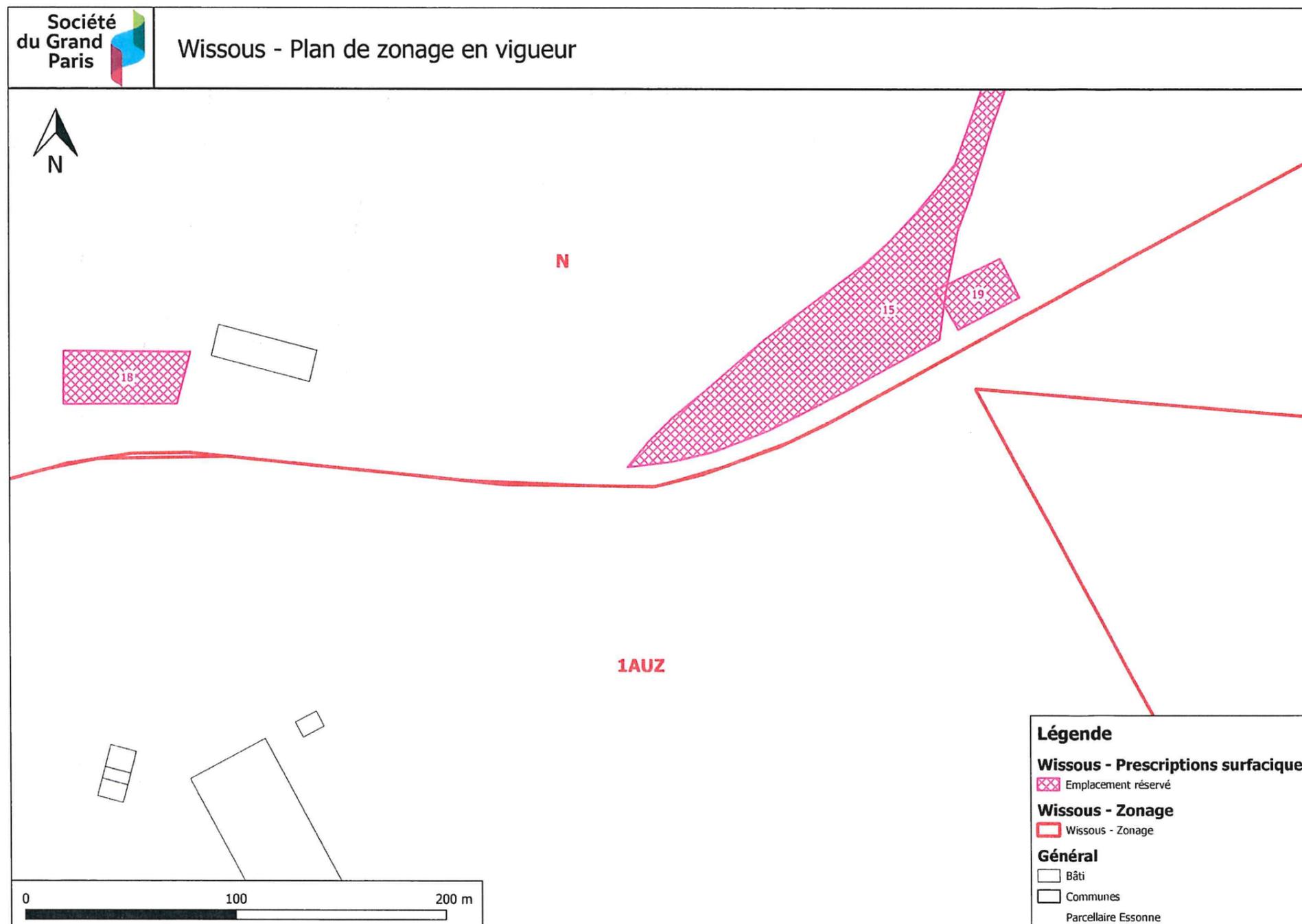
- *Le complément apporté au règlement d'urbanisme :*
 - *afin d'autoriser les ICPE nécessaires à la réalisation du Réseau de transport public du Grand Paris dans la zone N,*
 - *afin d'autoriser la construction des ouvrages et les ICPE nécessaires à la réalisation du Réseau de transport public du Grand Paris dans la zone 1AUZ.*
- *L'adaptation du plan de zonage :*
 - *adaptation de l'emprise de l'ER n°17 « Réseau de transport public du Grand Paris » : ouvrage technique annexe, (nouvelle superficie de 1850 m²) ;*
 - *déplacement et adaptation de l'emprise de l'ER n°18 « Réseau de transport public du Grand Paris » : ouvrage technique annexe, (nouvelle superficie de 10 800 m²) ;*
 - *suppression de l'emplacement réservé n°4 « Aménagement d'un accès piéton pour désenclaver la zone NA » ;*
 - *suppression de l'emplacement réservé n°19 « Réseau de transport public du Grand Paris » ;*
 - *réduction de l'emprise de l'ER n°11 « Création d'un espace paysager le long de l'A6 » au bénéfice de la commune (nouvelle superficie de 16 000 m²) ;*
 - *déclassement d'une partie d'un EBC à l'Est de l'ER n°11 à l'extrémité Nord de la zone N (environ 250 m²).*
- *L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin de supprimer les emplacements réservés n°4 et n°19.*

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

2 Extrait du zonage

2.1 Plan de zonage en vigueur sur les ouvrages annexes n°4 et n°5

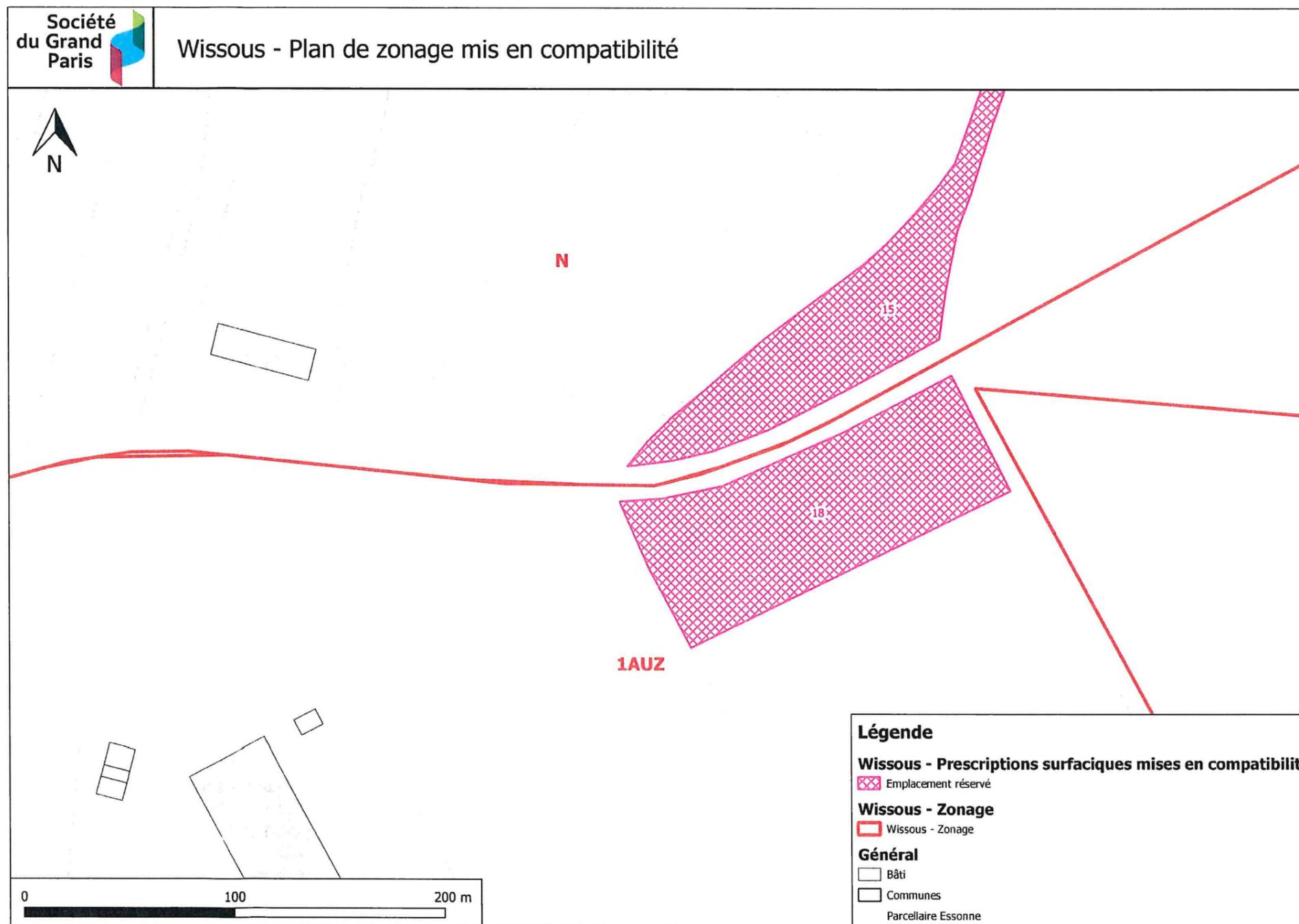
L'extrait du plan de zonage suivant représente le zonage du PLU de Wissous sur les ouvrages annexes de service n°4 et n°5, dans sa version issue de la première mise en compatibilité actée par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017, et actuellement en vigueur.



2.2 Plan de zonage mis en compatibilité sur les ouvrages annexes n°4 et n°5

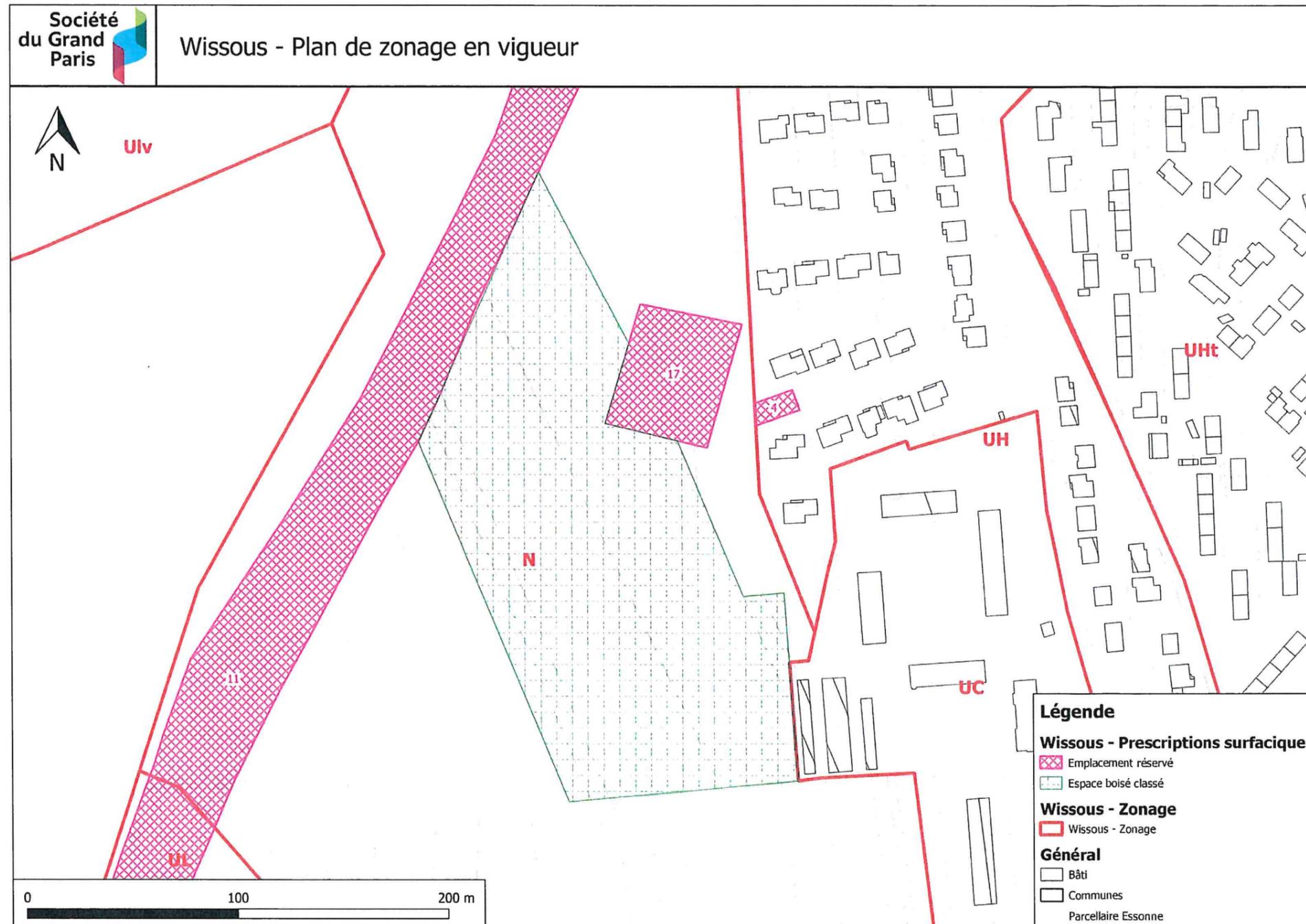
Les ouvrages annexes n°4 et n°5 étant dorénavant situés sur la même emprise, leurs emplacement réservés ont été rassemblés. Par conséquent l'emplacement réservé n°19 est supprimé.

L'extrait du plan de zonage suivant sera celui inséré dans le PLU de la commune de Wissous une fois la mise en compatibilité effectuée.



2.3 Plan de zonage en vigueur sur l'ouvrage annexe n°7

L'extrait du plan de zonage suivant représente le zonage du PLU de Wissous sur l'ouvrage annexe de service n°7, dans sa version issue de la première mise en compatibilité actée par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017, et actuellement en vigueur.



3 Liste des emplacements réservés

3.1 En vigueur

La liste des emplacements réservés suivante est celle figurant au PLU de Wissous dans sa version après première mise en compatibilité en date du 28 mars 2017. Elle nécessite d'être modifiée à nouveau afin de tenir compte de la suppression des emplacements réservés n°4 et n°19.

N°de l'emplacement réservé	Destination	Bénéficiaire
1	Liaison A6/RN6	Etat
2	Aménagement d'une aire de stationnement	Commune
3	Extension du cimetière	Commune
4	Aménagement d'un accès piéton pour désenclaver la zone NA	Commune
5	Extension de l'école	Commune
6	Bassin de rétention des eaux et aménagement paysager	Commune
7	Alignement de la rue Charles Legros	Commune
8	Aménagement d'une aire d'accueil pour les gens du voyage	Communauté d'Agglomération des Hauts de Bièvre
9	Bassin de retenue des eaux pluviales	Commune
11	Création d'un écran paysager le long de l'A6	Commune
12	Création d'une voie	Commune
13	Création de bassins de retenue	Etat
14	Création d'un rond-point	Commune
15	Elargissement de la voirie (chemin des Groux/ rue des Champs)	Commune

N°de l'emplacement réservé	Destination	Bénéficiaire
16	Equipement public pour le traitement des eaux	Syndicat intercommunal d'Assainissement de la Vallée de la Bièvre
17	Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)	Société du Grand Paris
18	Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)	Société du Grand Paris
19	Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)	Société du Grand Paris

3.2 Mise en compatibilité

La liste des emplacements réservés suivante est celle une fois la mise en compatibilité effectuée. Les mentions barrées en rouge seront supprimées.

N°de l'emplacement réservé	Destination	Bénéficiaire
1	Liaison A6/RN6	Etat
2	Aménagement d'une aire de stationnement	Commune
3	Extension du cimetière	Commune
4	Aménagement d'un accès piéton pour désenclaver la zone NA	Commune
5	Extension de l'école	Commune
6	Bassin de rétention des eaux et aménagement paysager	Commune
7	Alignement de la rue Charles Legros	Commune
8	Aménagement d'une aire d'accueil pour les gens du voyage	Communauté d'Agglomération des Hauts de Bièvre
9	Bassin de retenue des eaux pluviales	Commune
11	Création d'un écran paysager le long de l'A6	Commune
12	Création d'une voie	Commune
13	Création de bassins de retenue	Etat
14	Création d'un rond-point	Commune
15	Elargissement de la voirie (chemin des Groux/ rue des Champs)	Commune
16	Equipement public pour le traitement des eaux	Syndicat intercommunal d'Assainissement de la Vallée de la Bièvre

N°de l'emplacement réservé	Destination	Bénéficiaire
17	Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)	Société du Grand Paris
18	Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)	Société du Grand Paris
19	Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)	Société du Grand Paris

4 Extrait du règlement

4.1 En vigueur

L'extrait du règlement suivant est celui de la zone N en son article N1 issu du dernier règlement en vigueur du PLU de Wissous du 4 juillet 2019.

ARTICLE N1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Dans toute la zone N et ses secteurs

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, d'hôtellerie, de bureaux, d'artisanat, d'industrie, d'entrepôt, d'équipements collectifs d'intérêt général autres que ceux admis en N2.
- Les installations et travaux divers suivants :
 - les parcs d'attraction ;
 - les dépôts de plus de 10 véhicules non soumis à autorisation au titre des articles R.443-4 ou R.443-7 du code de l'urbanisme ;
 - les garages collectifs de caravanes.
- Le stationnement des caravanes isolées, conformément aux dispositions des articles R.443-4 et R.443-10 du code de l'urbanisme.
- L'aménagement de terrains destinés à l'accueil des campeurs et des caravanes, en application des articles R.443-7 et R.443-10 du code de l'urbanisme.
- L'aménagement de terrains destinés aux habitations légères et de loisirs, prévues aux articles R.444-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Dans toute la zone N à l'exception du secteur Nt

- Les installations classées pour la protection de l'environnement au sens de la loi n°76663 du 19 juillet 1976 modifiée.

ARTICLE 1AUZ2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dès lors que les conditions suivantes cumulées sont remplies :

- Les occupations et utilisation du sol sont autorisées sous forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.
- Les conditions de desserte intérieure du site pour l'ensemble des réseaux et voirie sont organisées.

Sont admises les occupations et utilisation du sol suivantes :

- Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation à condition qu'ils soient destinés aux personnes dont la présence est nécessaire ou liée aux activités autorisées

4.2 Mis en compatibilité

L'extrait du règlement suivant est celui résultant de la présente mise en compatibilité afin de permettre l'utilisation d'une centrale à béton pour les besoins du chantier du projet de la Ligne 18.

ARTICLE N1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Dans toute la zone N et ses secteurs

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, d'hôtellerie, de bureaux, d'artisanat, d'industrie, d'entrepôt, d'équipements collectifs d'intérêt général autres que ceux admis en N2.
- Les installations et travaux divers suivants :
 - les parcs d'attraction ;
 - les dépôts de plus de 10 véhicules non soumis à autorisation au titre des articles R.443-4 ou R.443-7 du code de l'urbanisme ;
 - les garages collectifs de caravanes.
- Le stationnement des caravanes isolées, conformément aux dispositions des articles R.443-4 et R.443-10 du code de l'urbanisme.
- L'aménagement de terrains destinés à l'accueil des campeurs et des caravanes, en application des articles R.443-7 et R.443-10 du code de l'urbanisme.
- L'aménagement de terrains destinés aux habitations légères et de loisirs, prévues aux articles R.444-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Dans toute la zone N à l'exception du secteur Nt

Les installations classées pour la protection de l'environnement au sens de la loi n°76663 du 19 juillet 1976 modifiée **à l'exception de celles nécessaires à la réalisation du Réseau de transport public du Grand Paris.**

ARTICLE 1AUZ2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

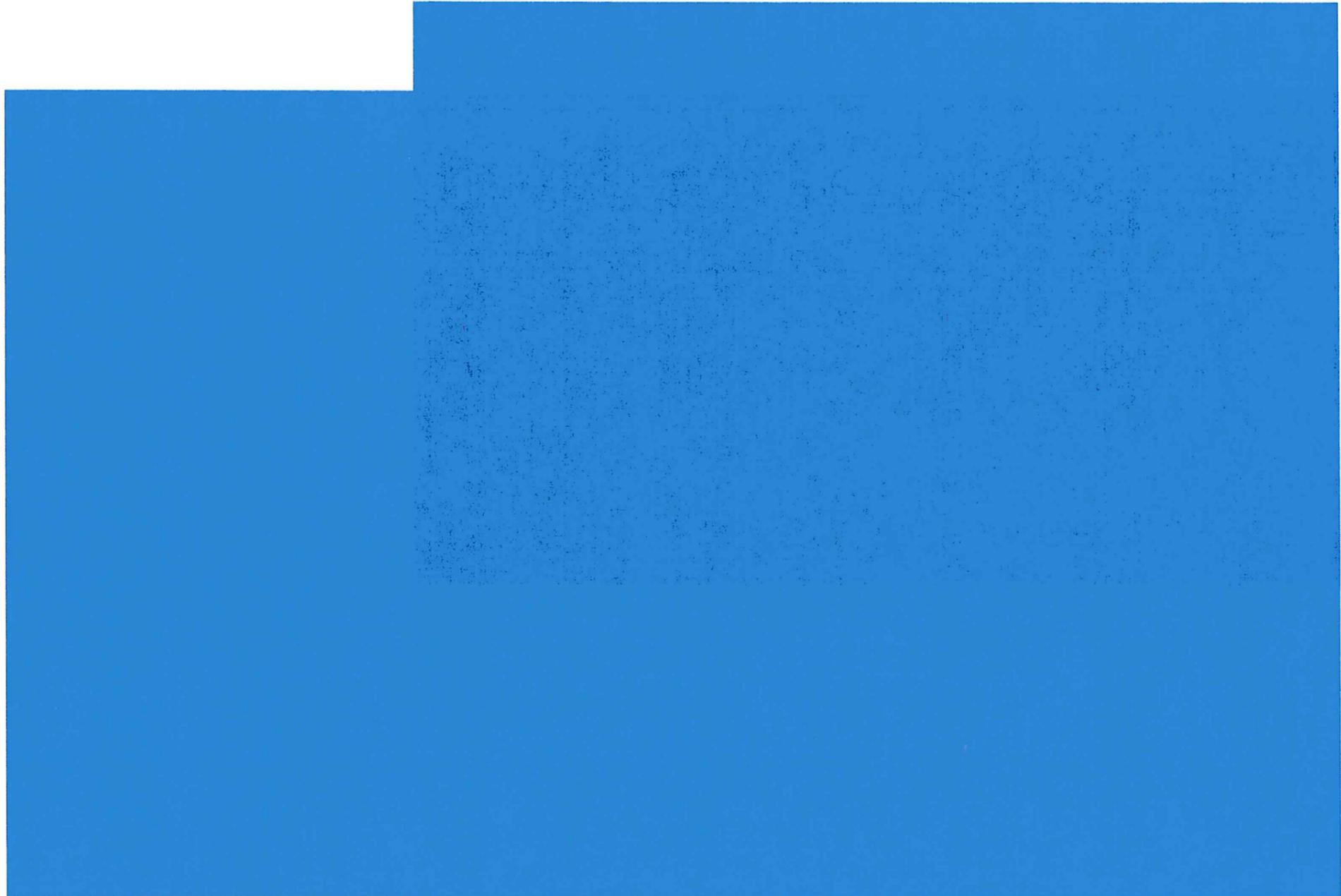
Dès lors que les conditions suivantes cumulées sont remplies :

- Les occupations et utilisation du sol sont autorisées sous forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.
- Les conditions de desserte intérieure du site pour l'ensemble des réseaux et voirie sont organisées.

Sont admises les occupations et utilisation du sol suivantes :

- Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation à condition qu'ils soient destinés aux personnes dont la présence est nécessaire ou liée aux activités autorisées

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.



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

www.societedugrandparis.fr