

404904

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

Le Rapporteur,



GRAND PARIS EXPRESS
LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

**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

1.2.1

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la
commune de Versailles (78)

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 conjointe	11
2.4 L’avis du conseil municipal.....	11
2.5 La déclaration d’utilité publique	11
3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité.....	12
4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité.....	12
4.1 Article L.153-54 du code de l’urbanisme	12
4.2 Article L.153-55 du code de l’urbanisme	12
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	13
4.7 Article R.153-13 du code de l’urbanisme.....	13
4.8 Article R.153-14 du code de l’urbanisme.....	13
III. Présentation générale du projet et de son contexte.....	14
1 Le contexte administratif du projet.....	16
2 Présentation du programme	16
3 Présentation du projet	17
3.1 Présentation technique du projet.....	18
3.1.1 La section souterraine en tunnel	18
3.1.2 La section aérienne, en viaduc ou au sol	18
3.1.3 Les gares	19
3.1.4 Les ouvrages techniques annexes.....	19
3.1.5 Les sites industriels	19
3.2 Présentation du projet sur le territoire de la ville de Versailles.....	20

3.3 L’optimisation du projet de la Ligne 18 soumise à enquête publique	20
3.3.1 L’optimisation générale du projet de la Ligne 18	20
3.3.2 L’optimisation du projet de la Ligne 18 sur le territoire de la commune de Versailles	21

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

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 le décret du 28 mars 2017.....	24
3 Mise en compatibilité du plan local d’urbanisme	25
3.1 Le Plan d’aménagement et de développement durable (PADD).....	25
3.2 Les Orientations d’aménagement et de programmation (OAP)	25
3.3 Le règlement graphique : les zones traversées	26
3.3.1 Les secteurs USi, USv, USm2 et USm3 de la zone US.....	26
3.3.2 Le secteur UKa de la zone UK.....	26
3.3.3 Le secteur UIs de la zone UI	26
3.3.4 La zone NF et le secteur NFa	26
3.3.5 La secteur USPe de la zone USP	26
3.3.6 La zone UM et le secteur UMA	26
3.3.7 La zone UJ.....	26
3.3.8 Le secteur UAd de la zone UA.....	26
3.4 Autres éléments figurant sur le plan de zonage concernés par les modifications du projet de la Ligne 18	29
3.5 Le règlement écrit.....	30
3.5.1 Règlement de la zone US.....	30
3.5.2 Règlement de la zone UK.....	30
3.5.3 Le règlement de la zone UI	30
3.5.4 Le règlement de la zone NF.....	30
3.5.5 Le règlement de la zone USP.....	30
3.5.6 Le règlement de la zone UM	30
3.5.7 Le règlement de la zone UJ	30
3.5.8 Le règlement de la zone UA	30
3.6 Les servitudes d’utilité publique.....	30
3.7 Complément au rapport de présentation : exposé des motifs.....	31
V. Extraits des documents d’urbanisme de la commune	33
1 Complément au rapport de présentation	35
2 Extraits du plan de zonage	36
2.1 Plan de zonage en vigueur	36

Pièce I.2.1 – Mise en compatibilité du Plan Local d’Urbanisme de Versailles

2.1.1	Plan de zonage de la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par le déclassement d’une partie d’EBC et le réajustement de l’emplacement réservé n°18	36
2.1.2	Plan de zonage de la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par la création du sous-secteur USv2 au sein du secteur USv	37
2.2	Plan de zonage mis en compatibilité	38
2.2.1	Plan de zonage de la portion du tracé de la ligne 18 concernée par le déclassement d’une partie d’EBC et le réajustement de l’emplacement réservé n°18.....	38
2.2.2	Plan de zonage de la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par la création du sous-secteur USv2 au sein du secteur USv	39
3	Extraits du règlement	40
3.1	Le règlement écrit.....	40
3.2	L’annexe au règlement écrit sur les espaces boisés classés	42

I. Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du plan local d’urbanisme (PLU) de la ville de Versailles, 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 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 ensuite été approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011.

Le PLU de la commune de Versailles a fait l’objet d’une mise en compatibilité avec la déclaration d’utilité publique (DUP) du projet de Ligne 18 prononcée par le décret du 28 mars 2017.

Le PLU de Versailles a depuis fait l’objet de plusieurs évolutions, la dernière portant sur la mise en compatibilité avec la déclaration d’utilité publique du projet d’aménagement de la zone d’aménagement concertée (ZAC) Satory Ouest par l’arrêté préfectoral du 20 juillet 2020.

Le présent dossier préalable à une déclaration d’utilité publique modificative modifie le projet de la Ligne 18 déclaré d’utilité publique sur la commune de Versailles en ce qu’il porte sur :

- une modification de l’emprise d’un ouvrage de service (OA23) ;
- un ajustement du tracé de la ligne résultant de l’avancement des études techniques, conduisant, à Satory, à l’ajout d’un ouvrage de service pour l’accès des secours (création de l’OA22 et renumérotation de l’ancien OA22 en OA 22 *bis*) et l’ajustement de l’emprise d’un autre ouvrage (OA21).

Une mise en compatibilité du PLU de Versailles est nécessaire pour permettre la réalisation du projet ainsi modifié.

La ville de Versailles 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 de 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 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d’ensemble du réseau de transport public 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 EPCI 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. La procédure de mise en compatibilité relève donc de la compétence du 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 Versailles.

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.

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 Versailles. 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 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 I^{er} 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 PLU de la ville de Versailles.

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 Versailles 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 proposition de mise en compatibilité du PLU 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'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 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 département².

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

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 ;
- 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.

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 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. ».

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 et 13 communes** toutes dotées d'un PLU ou d'un PLUi. Le PLU 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 communal 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, portant approbation du schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

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 celui-ci 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 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).

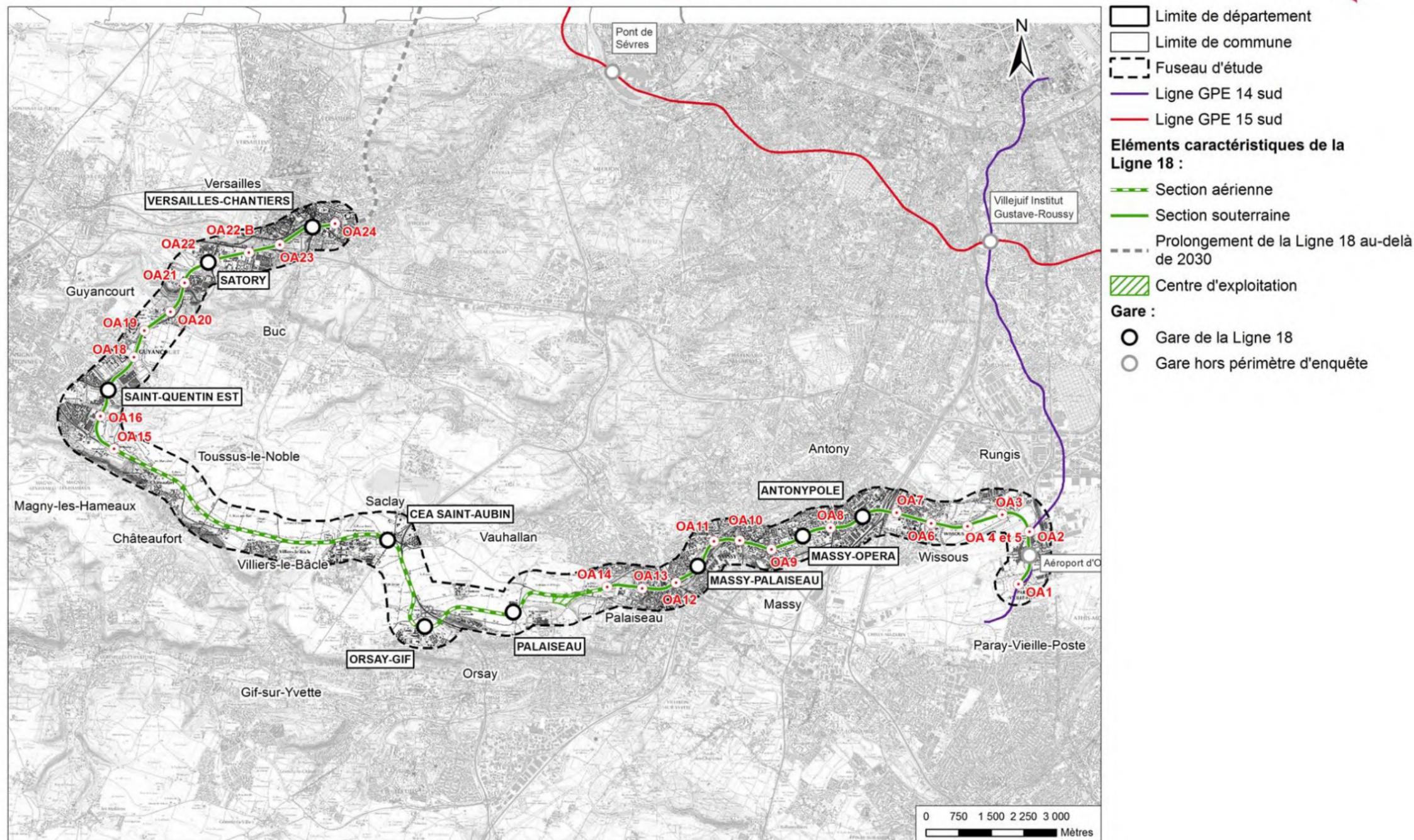
Le programme répond aux objectifs suivants :

- 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 terrain naturel et au 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 ville de Versailles

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

La ligne arrive du sud, en tunnel creusé au tunnelier, remontant sur le plateau de Satory depuis la vallée de la Bièvre. Après la gare de Satory, elle passe sous la colline de la forêt de Versailles et arrive à Versailles Chantiers qui constitue le terminus du tronçon.

Sur le territoire de la commune de Versailles, ses caractéristiques principales sont les suivantes :

- une section de l'infrastructure courante en tunnel ;
- les gares de Satory et Versailles Chantiers avec leur emprise souterraine et leur bâtiment voyageurs ;
- cinq ouvrages techniques annexes et leurs emprises chantier (OA21, OA22, OA22 bis, OA23 et OA24) ;
- et les emprises de chantier associées, pendant la période de construction de la ligne.

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

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 environnementale¹ ;
- 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.

¹ 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 commune de Versailles*

Le projet n'est pas modifié de manière significative sur le territoire de la commune de Versailles : l'emplacement des gares et le tracé du tunnel ne sont pas modifiés au-delà de quelques ajustements techniques à la marge.

Le présent dossier modifie le projet déclaré d'utilité publique en ce qu'il porte sur :

- comme indiqué au 3.3.1, le **dédoublage de l'ouvrage annexe OA22 en un OA22 et un OA22 bis**, suite à l'approfondissement des études techniques, 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 ;
- un **recalage de l'emplacement des OA21** (déplacement de 25 m vers le nord) et **OA23** (déplacement de 20 m vers l'est) pour en améliorer l'insertion ;
- **l'élargissement des emprises chantier pour les gares de Satory et Versailles Chantiers** (pour assurer la desserte piétonne pendant la phase travaux) et le report de ces emprises supplémentaires sur le plan général des travaux.

Nota. — Ces modifications et ces ouvrages ont notamment été présentés dans le volet B2 du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) soumis à enquête publique en juin-juillet 2018.

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 plan local d'urbanisme de Versailles 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 PLU de Versailles, 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 Versailles 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 le décret du 28 mars 2017

Le tracé de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Versailles sur une longueur totale d'environ 4 km.

Lors de la déclaration d'utilité publique, les mises en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles 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 périmètre de constructibilité limitée sur les emprises de la gare de Satory ;
 - réduire un espace boisé classé (EBC) sur les emprises d'un ouvrage technique annexe d'une surface d'environ 950 m² ;
 - définir un nouvel emplacement réservé en zone naturelle NF au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises de ce même ouvrage technique.
- l'adaptation du tableau des emplacements réservés afin de modifier l'emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris pour l'ouvrage annexe OA23 ;
- 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.

3 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Versailles sur une longueur totale **d'environ 4 km**.

Rappelons que le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- premièrement, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- deuxièmement, par les gares Satory et Versailles-Chantiers complétées par leurs emprises souterraines et leurs emprises chantier ;
- enfin, par cinq ouvrages techniques annexes et leurs emprises chantier.

La Ligne 18 est implanté sur sept zones distinctes du PLU de la ville de Versailles : six zones urbaines et une zone naturelle :

- six zone urbaine (zones US, UK, UI, USP, UM et UJ) ;
- une zone naturelle (zone NF).

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

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

3.1 **Le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD)**

La partie « *Les orientations générales* » du PADD prend en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte précise notamment :

« **L'ECHELLE SUPRA-COMMUNALE**

Le projet du Grand Paris, qui inscrit Versailles comme pôle urbain et économique et la place sur le tracé du futur métro Grand Paris Express, est une opportunité que la ville doit saisir au moment même où la libération, par l'armée, de vastes emprises foncières ouvre de nouvelles perspectives de développement.

Dans le même temps, la mise en place de l'établissement public de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay dont le périmètre inclut des territoires aussi stratégiques que Satory et le pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers, offre des opportunités et des outils de développement dont la ville peut et doit se saisir.

[...]

Versailles, pôle d'échanges

Versailles bénéficie d'une excellente desserte en transport en commun qui la rapproche de Paris. Ce potentiel sera renforcé par :

- *la réorganisation du pôle d'échanges multimodal de la gare des Chantiers ;*
- *la création d'une nouvelle connexion inscrite dans le tracé du métro du Grand Paris Express avec la desserte de la gare Versailles-Chantiers et la création d'une gare sur le plateau de Satory ;*
- *la valorisation des abords des gares (gare des Chantiers, gare rive gauche, gare rive droite...) et la reconversion de certaines zones ferroviaires ;*
- *la réalisation du projet de tangentielle ouest en Ile de France. ».*

La Ville entend donc valoriser l'implantation d'une future gare et l'aménagement de la gare existante.

Le PADD donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

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

Parmi les Orientations d'aménagement et de programmation relatives à certains secteurs du territoire communal, **deux OAP concernent le projet de réseau de transport public du Grand Paris :**

L'Orientation d'aménagement et de programmation du secteur Satory Ouest

Cette OAP a été mise en compatibilité avec le projet de la ZAC Satory Ouest Versailles.

L'OAP prend en considération la construction de la gare de Satory et organise un plan de développement du projet d'aménagement de Satory Ouest autour de celle-ci. Comme évoqué dans le document : « *La desserte du secteur Satory Ouest par la ligne 18 du métro du Grand Paris Express, et des connexions multimodales qui y sont liées, structure la programmation et la conception du projet.* ».

Cette orientation concerne la gare de Satory, une partie du tracé en tunnel et l'OA21.

L'Orientation d'aménagement et de programmation du secteur de la gare des Chantiers

L'OAP évoque l'organisation générale du secteur dont « *la restructuration fonctionnelle du pôle d'échanges multimodal de la gare des Chantiers* ».

Cette orientation concerne la gare de Versailles-Chantiers et l'OA24.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris est pris en considération dans le projet urbain décrit par ces deux orientations d'aménagement et de programmation. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

3.3 Le règlement graphique : les zones traversées

3.3.1 Les secteurs USi, USv, USm2 et USm3 de la zone US

L'ouvrage technique annexe OA21 et la gare de Satory sont localisés dans la zone US, respectivement dans les secteurs USi pour l'OA21 et à cheval sur les secteurs USm3 nord et USv pour la gare de Satory. Une partie du secteur USm2 sud est concerné par le tracé en tunnel.

Cette zone a fait l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ZAC Satory Ouest en date du 20 juillet 2020. Comme indiqué dans le règlement, « la zone US couvre les espaces du secteur de Satory Ouest destinés à être aménagés pour créer un pôle urbain à caractère mixte. ».

Le secteur USi regroupe les espaces dédiés à l'accueil d'activités économiques dans le quartier Marronniers. Le secteur USv est dédié aux espaces publics structurants. Enfin, le secteur USm correspond aux quartiers mixtes de Satory Ouest et plus précisément au quartier « Gare » pour le secteur USm3.

Le règlement écrit de la zone USv n'étant pas compatible avec l'installation de la gare Satory, un nouveau sous-secteur USv2 est créé, qui reprend les limites du parvis de la gare.

Le règlement graphique est concerné par la présente mise en compatibilité du fait de la création du sous-secteur USv2.

3.3.2 Le secteur UKa de la zone UK

Le secteur UKa est concerné à double titre par le projet :

- par le tracé en tunnel, au niveau du camp militaire de Satory ;
- par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes (OA22 et OA22 bis), également au niveau du camp militaire.

La zone UK a fait l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ZAC Satory Ouest. Elle est destinée principalement à l'accueil des activités militaires et des casernements. Elle peut par ailleurs, recevoir d'autres activités ou destination qui sont compatibles avec cette vocation dominante : cuisine, foyer, bureaux, équipements sportifs, etc.

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

3.3.3 Le secteur UIs de la zone UI

Cette troisième zone urbaine est concernée par le tracé en tunnel.

Cette zone a fait l'objet d'une mise en compatibilité par la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ZAC Satory Ouest. La zone UI correspond aux activités économiques et le secteur UIs est dédié aux activités économiques existantes autour du giratoire Bir-Hakeim.

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

3.3.4 La zone NF et le secteur NFa

Cette zone naturelle est concernée par le projet, à la fois :

- par le tracé en tunnel dans la forêt domaniale de Versailles ;
- par l'implantation de l'ouvrage technique annexe OA23 également dans la forêt domaniale de Versailles et plus précisément dans une clairière du Bois Saint-Martin.

Le secteur NFa est uniquement concerné par le tracé en tunnel sous la forêt domaniale de Versailles.

Cette zone a fait l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ZAC Satory Ouest. Selon le rapport de présentation, « la zone NF concerne les espaces naturels forestiers qui, compte tenu de la fragilité de ces milieux et de leurs lisières, doivent faire l'objet d'une protection forte ».

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

3.3.5 La secteur USPe de la zone USP

Le secteur USPe de la zone USP est concerné par le projet à double titre :

- par le tracé en tunnel dans le quartier des Chantiers ;
- par les emprises chantier de la gare Versailles-Chantiers.

La zone USP a pour objet la gestion des grands sites d'équipements publics. Il s'agit d'équipements collectifs d'intérêt général relevant du service public, que leur mode de gestion soit public ou privé.

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

3.3.6 La zone UM et le secteur UMa

La zone UM est concernée par le projet à double titre :

- par le tracé en tunnel dans le quartier des Chantiers ;
- par l'implantation de la gare Versailles-Chantiers et de ses emprises en souterrain.

La Ligne 18 englobe également une partie du secteur UMa au nord de la gare de Versailles Chantiers.

Selon le rapport de présentation « la zone UM couvre les emprises ferroviaires traversant la commune. Cette zone est essentiellement réservée aux activités nécessaires au fonctionnement de l'activité ferroviaire, ainsi qu'à celles qui lui sont liées, mais également à d'autres activités ».

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

3.3.7 La zone UJ

Le plan général des travaux englobe une partie de la zone UJ au sud de la gare de Versailles-Chantiers.

La zone UJ a vocation à accueillir des activités industrielles, artisanales et tertiaires.

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

3.3.8 Le secteur UAd de la zone UA

Pièce I.1.1 – Mise en compatibilité du Plan Local d’Urbanisme de Versailles

La zone UA dans son secteur UAd est concernée à double titre par le projet :

- Sur le tracé en tunnel dans le secteur de Versailles-Chantiers ;
- Sur l’implantation de l’ouvrage technique annexe n° 24 marquant le terminus de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris.

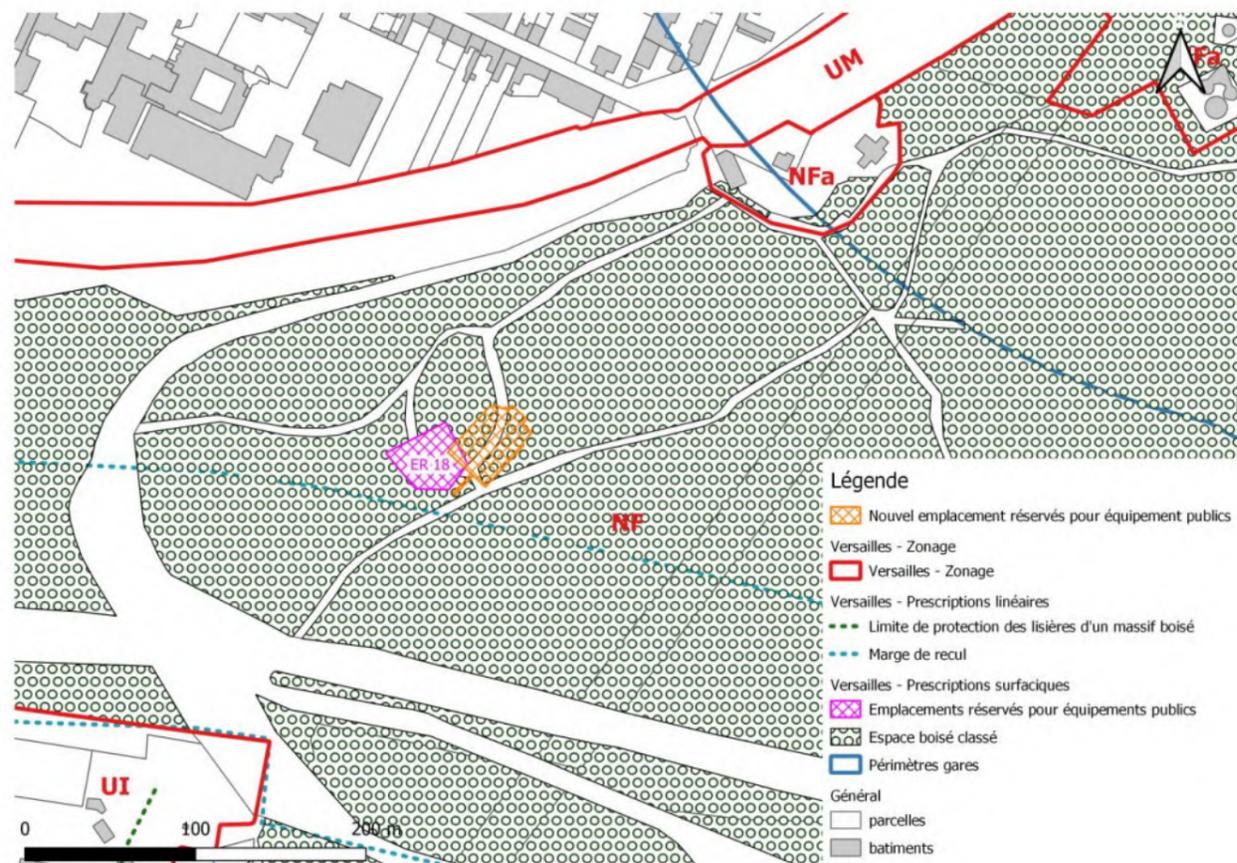
La délimitation de la zone UA sur le règlement graphique n’est pas concernée par cette mise en compatibilité.

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

Les modifications du projet de la Ligne 18 sur le territoire de Versailles sont compatibles avec les règles graphiques, à l’exception des règles suivantes qui font l’objet d’une mise en compatibilité du plan de zonage.

La demande de déclaration d’utilité publique modificative a notamment pour objet le déplacement de l’OA23 d’une vingtaine de mètres vers l’est par rapport au projet initial présenté dans la première version de la déclaration d’utilité publique.

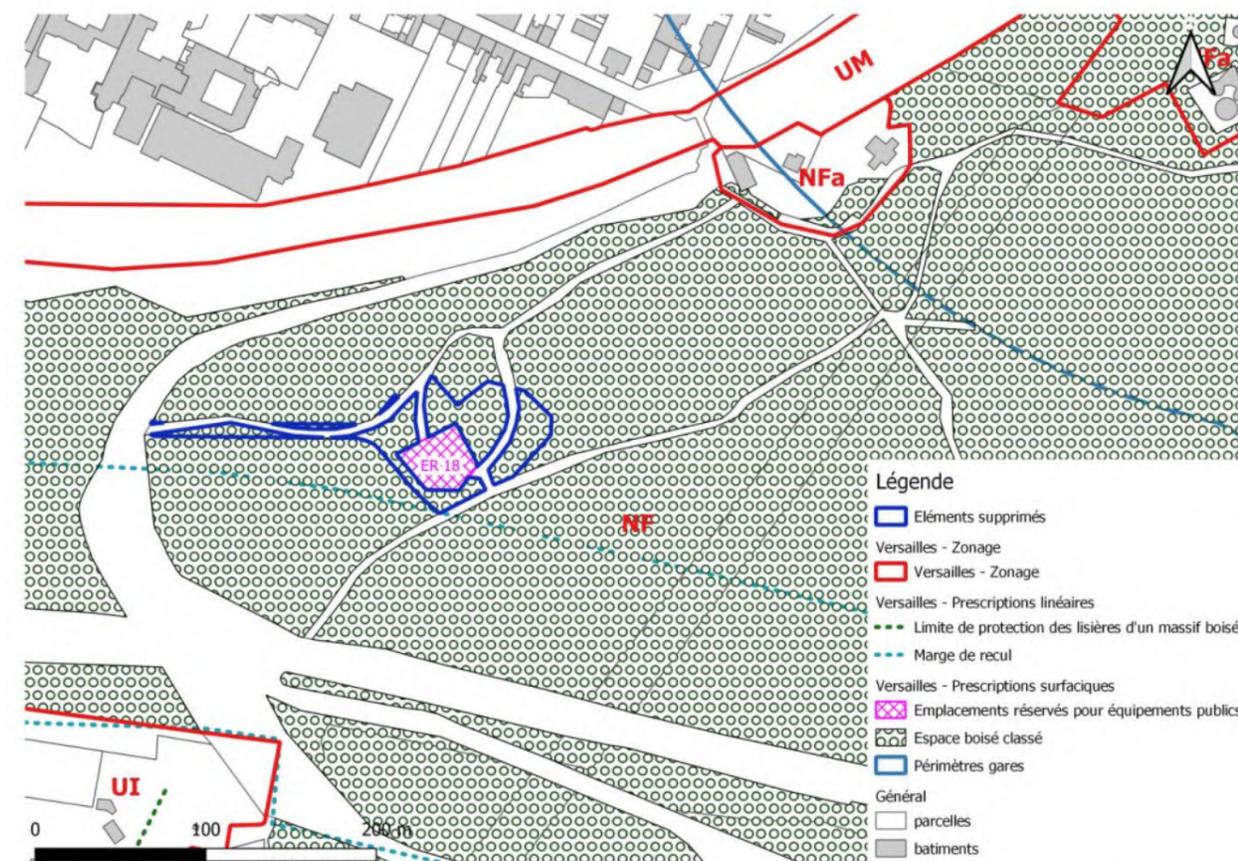
Le positionnement de l’OA23 ayant été modifié, l’emplacement réservé n° 18 qui avait été créé pour les besoins de cet ouvrage est ajusté en conséquence. L’emplacement réservé n° 18 existant, d’une surface de 950 m², est remplacé par un nouvel emplacement réservé n° 18 d’une surface de 1 300 m².



Nouveau positionnement de l’emplacement réservé OA23

L’ouvrage technique annexe OA23 ainsi que son emprise travaux sont implantés en surface dans une clairière d’un espace boisé classé (EBC), le Bois Saint-Martin.

L’ouvrage et son emprise chantier ne sont pas compatibles avec la conservation ou la création de boisements : **il convient donc de déclasser pour partie cet EBC sur les nouvelles emprises de l’ouvrage technique annexe, sur une superficie de 4 006 m²** (en bleu sur le plan ci-dessous), en sus des 950 m² déclassés par la déclaration d’utilité publique initiale pour les besoins de cet ouvrage.



Espace boisé classé à déclasser

La commune pourra reclasser en EBC les surfaces non occupées par l’ouvrage définitif (de l’ordre de 3 000 m² sur les 4 006 m²) à l’issue des travaux.

La réduction de l’EBC ainsi que le déplacement de l’emplacement réservé OA23, n’induisent 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 cet ouvrage annexe, en vue d’assurer son insertion urbaine et paysagère.

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).

3.5 Le règlement écrit

3.5.1 Règlement de la zone US

Une partie des emprises définitives de la gare de Satory sont situées en zone USv

Or les conditions prévues à l'article USv 2 ne permettent pas l'implantation des emprises nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris, qu'il convient d'autoriser.

Le règlement écrit de la zone USv n'étant pas compatible de la ligne 18, il est concerné par la présente mise en compatibilité :

« 2.5 – Dans le secteur USv, dès lors qu'elles sont compatibles avec le caractère paysager du secteur seules sont admises les constructions, les installations, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'un site de baignade ;
2. les constructions légères liées aux services de loisirs tels que kiosques, cabines de bain, ...
3. les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'un équipement public de loisir ou sportif ;
4. les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'espaces publics, paysagers et circulés ;
5. l'aménagement paysager, hydrologique, écologique et viaire du secteur ;
6. les infrastructures liées aux réseaux, à la gestion de l'eau, à la voirie ou aux transports ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ;

En outre, dans le sous-secteur USv2, les constructions et installations (y compris les installations classées pour la protection de l'environnement) nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »

3.5.2 Règlement de la zone UK

Le règlement écrit de la zone UK étant compatible avec les optimisations de la ligne 18, il n'est pas concerné par la présente mise en compatibilité.

3.5.3 Le règlement de la zone UI

Le règlement écrit de la zone UI étant compatible avec les optimisations de la ligne 18, il n'est pas concerné par la présente mise en compatibilité.

3.5.4 Le règlement de la zone NF

Le règlement écrit de la zone NF étant compatible avec les optimisations de la ligne 18, il n'est pas concerné par la présente mise en compatibilité.

3.5.5 Le règlement de la zone USP

Le règlement écrit de la zone USP étant compatible avec les optimisations de la ligne 18, il n'est pas concerné par la présente mise en compatibilité.

3.5.6 Le règlement de la zone UM

Le règlement écrit de la zone UM étant compatible avec les optimisations de la ligne 18, il n'est pas concerné par la présente mise en compatibilité.

3.5.7 Le règlement de la zone UJ

Le règlement écrit de la zone UJ étant compatible avec les optimisations de la ligne 18, il n'est pas concerné par cette mise en compatibilité.

3.5.8 Le règlement de la zone UA

Le règlement écrit de la zone U étant compatible avec les optimisations de la ligne 18, il n'est pas concerné par cette mise en compatibilité.

3.6 Les servitudes d'utilité publique

Les éléments du projet de la Ligne 18 respecteront les dispositions induites par les servitudes d'utilité publique, 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

Un complément au rapport de présentation a été apporté suite au décret n° 2017-425 du 28 mars 2017, qui a déclaré d'utilité publique le projet de la Ligne 18. Ce complément s'intitule « C.9 LES APPORTS DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU 2017 ».

L'optimisation du projet de la ligne 18 qui est l'objet de cette déclaration d'utilité publique modificative requiert un nouveau complément au rapport de présentation.

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du chapitre :

C.10 LES APPORTS DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU 2021

La mise en compatibilité du PLU 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

Cette mise en compatibilité vise tout d'abord à adapter les dispositions du PLU de Versailles au contenu modifié du projet de réseau de transport public du Grand Paris (Ligne 18), tel que présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative.

Cette mise en compatibilité vise également à préciser la mise en compatibilité du PLU réalisée lors de la déclaration d'utilité publique initiale de la ligne 18. 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 PLU afin d'autoriser l'implantation du projet de la Ligne 18 modifié.

Les modifications du projet de la ligne 18 sur le territoire de Versailles objet de la déclaration d'utilité publique modificative consistent en :

- un dédoublement de l'ouvrage annexe OA22 en un OA22 et un OA22 bis, suite à l'approfondissement des études techniques, pour concilier les exigences réglementaires sur l'interdistance entre les accès de secours et les contraintes d'insertion : l'OA22 est déplacé de 85 m environ et renommé en OA22 bis, et un nouvel OA22 est créé à proximité de la gare de Satory, le long de la RD91 (1) ;
- un recalage de l'emplacement des OA21 (déplacement de 25 m vers le nord) et OA23 (déplacement de 20 m vers l'est) pour en améliorer l'insertion. L'emprise chantier de l'OA23, dans une clairière de la forêt domaniale, dite du Pré Saint-Martin, est également augmentée ;
- l'élargissement des emprises chantier pour la gare Satory et le report de ces emprises supplémentaires sur le plan général des travaux.

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

- Le **règlement** 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 :
 - o les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées dans le sous-secteur USv2 de la zone US afin de permettre la construction de la gare Satory ;
 - o l'annexe au règlement écrit décrivant les surfaces d'espaces boisés classés est mis à jour pour tenir compte de la réduction de l'espace boisé classé pour l'ouvrage annexe OA23 dans la forêt domaniale de Versailles.

- L'adaptation de la **pièce graphique** du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de permettre :
 - o la réduction de l'emprise d'espaces boisés classés dans la forêt domaniale de Versailles de 4 006 m² pour les besoins du nouveau positionnement de l'ouvrage annexe OA23 et de son emprise chantier, modifié pour respecter les inter-distances de sécurité ;
 - o le recalage de l'emprise et l'augmentation de la surface de l'emplacement réservé n° 18 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris pour correspondre à celles de l'ouvrage annexe OA23 ;
 - o la création d'un nouveau sous-secteur USv2, qui reprend les limites du parvis de la gare et du tunnel.

(1) Ces ouvrages ont déjà été présentés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

V. Extraits des documents d'urbanisme de la commune

NB : Les extraits du PLU de Versailles ci-dessous sont les extraits du PLU en vigueur tel qu'il résulte de sa dernière procédure d'évolution, qui est la mise en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la zone d'aménagement concertée (ZAC) Satory Ouest par l'arrêté préfectoral du 20 juillet 2020.

1 Complément au rapport de présentation

La mise en compatibilité du PLU 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

Cette mise en compatibilité vise tout d'abord à adapter les dispositions du PLU de Versailles au contenu modifié du projet de réseau de transport public du Grand Paris (Ligne 18), tel que présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative.

Cette mise en compatibilité vise également à préciser la mise en compatibilité du PLU réalisée lors de la déclaration d'utilité publique initiale de la ligne 18. 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 PLU afin d'autoriser l'implantation du projet de la Ligne 18 modifié.

Les modifications du projet de la ligne 18 sur le territoire de Versailles objet de la déclaration d'utilité publique modificative consistent en :

- un dédoublement de l'ouvrage annexe OA22 en un OA22 et un OA22 bis, suite à l'approfondissement des études techniques, pour concilier les exigences réglementaires sur l'interdistance entre les accès de secours et les contraintes d'insertion : l'OA22 est déplacé de 85 m environ et renommé en OA22 bis, et un nouvel OA22 est créé à proximité de la gare de Satory, le long de la RD91 (1) ;
- un recalage de l'emplacement des OA21 (déplacement de 25 m vers le nord) et OA23 (déplacement de 20 m vers l'est) pour en améliorer l'insertion. L'emprise chantier de l'OA23, dans une clairière de la forêt domaniale, dite du Pré Saint-Martin, est également augmentée ;
- l'élargissement des emprises chantier pour la gare Satory et le report de ces emprises supplémentaires sur le plan général des travaux.

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

- Le **règlement** 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 :
 - o les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées dans le sous-secteur USv2 de la zone US afin de permettre la construction de la gare Satory ;
 - o l'annexe au règlement écrit décrivant les surfaces d'espaces boisés classés est mis à jour pour tenir compte de la réduction de l'espace boisé classé pour l'ouvrage annexe OA23 dans la forêt domaniale de Versailles.

- L'adaptation de la **pièce graphique** du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de permettre :
 - o la réduction de l'emprise d'espaces boisés classés dans la forêt domaniale de Versailles de 4 006 m² pour les besoins du nouveau positionnement de l'ouvrage annexe OA23 et de son emprise chantier, modifié pour respecter les inter-distances de sécurité ;
 - o le recalage de l'emprise et l'augmentation de la surface de l'emplacement réservé n° 18 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris pour correspondre à celles de l'ouvrage annexe OA23 ;
 - o la création d'un nouveau sous-secteur USv2, qui reprend les limites du parvis de la gare et du tunnel.

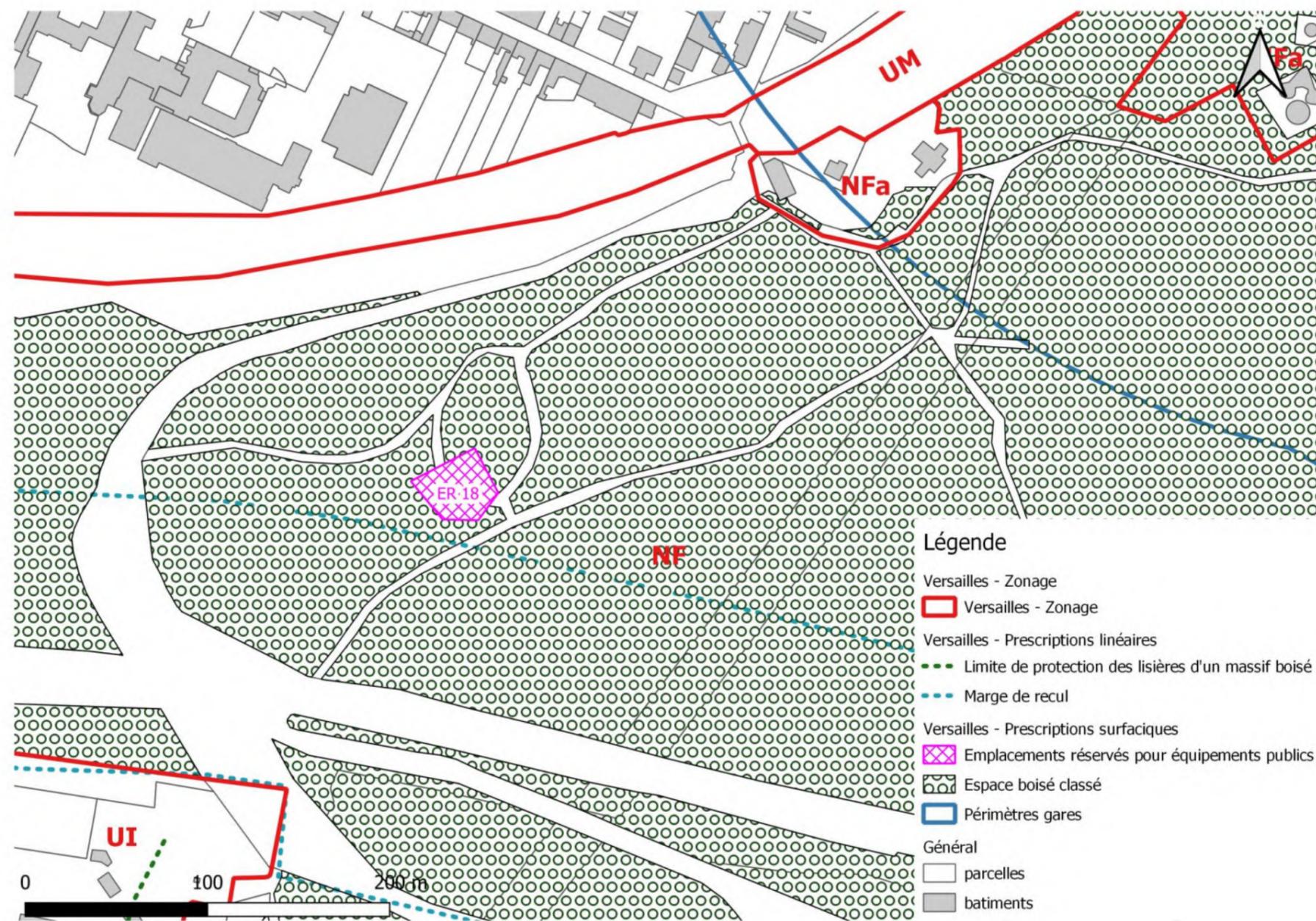
(1) Ces ouvrages ont déjà été présentés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

2 Extraits du plan de zonage

2.1 Plan de zonage en vigueur

2.1.1 Plan de zonage de la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par le déclassement d'une partie d'EBC et le réajustement de l'emplacement réservé n°18

Société du Grand Paris Versailles – Plan de zonage en vigueur

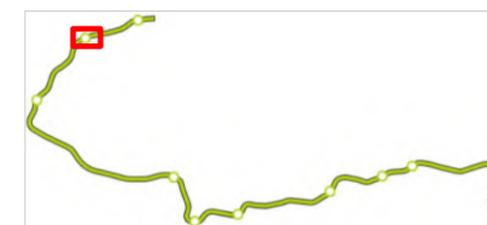
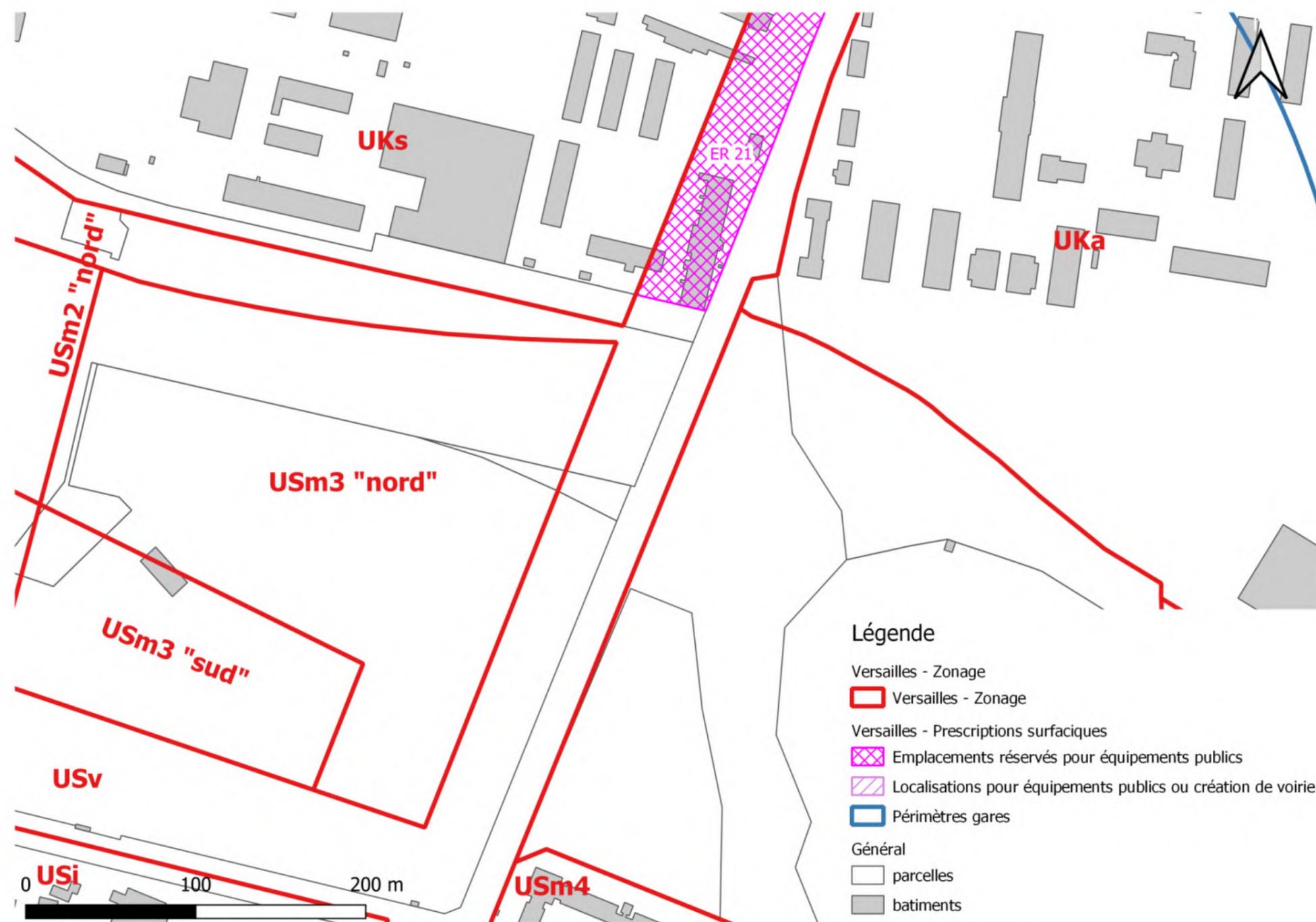


- Légende**
- Versailles - Zonage
 - Versailles - Zonage
 - Versailles - Prescriptions linéaires
 - Limite de protection des lisières d'un massif boisé
 - Marge de recul
 - Versailles - Prescriptions surfaciques
 - Emplacements réservés pour équipements publics
 - Espace boisé classé
 - Périmètres gares
 - Général
 - parcelles
 - batiments



2.1.2 Plan de zonage de la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par la création du sous-secteur USv2 au sein du secteur USv

Société du Grand Paris Versailles – Plan de zonage en vigueur

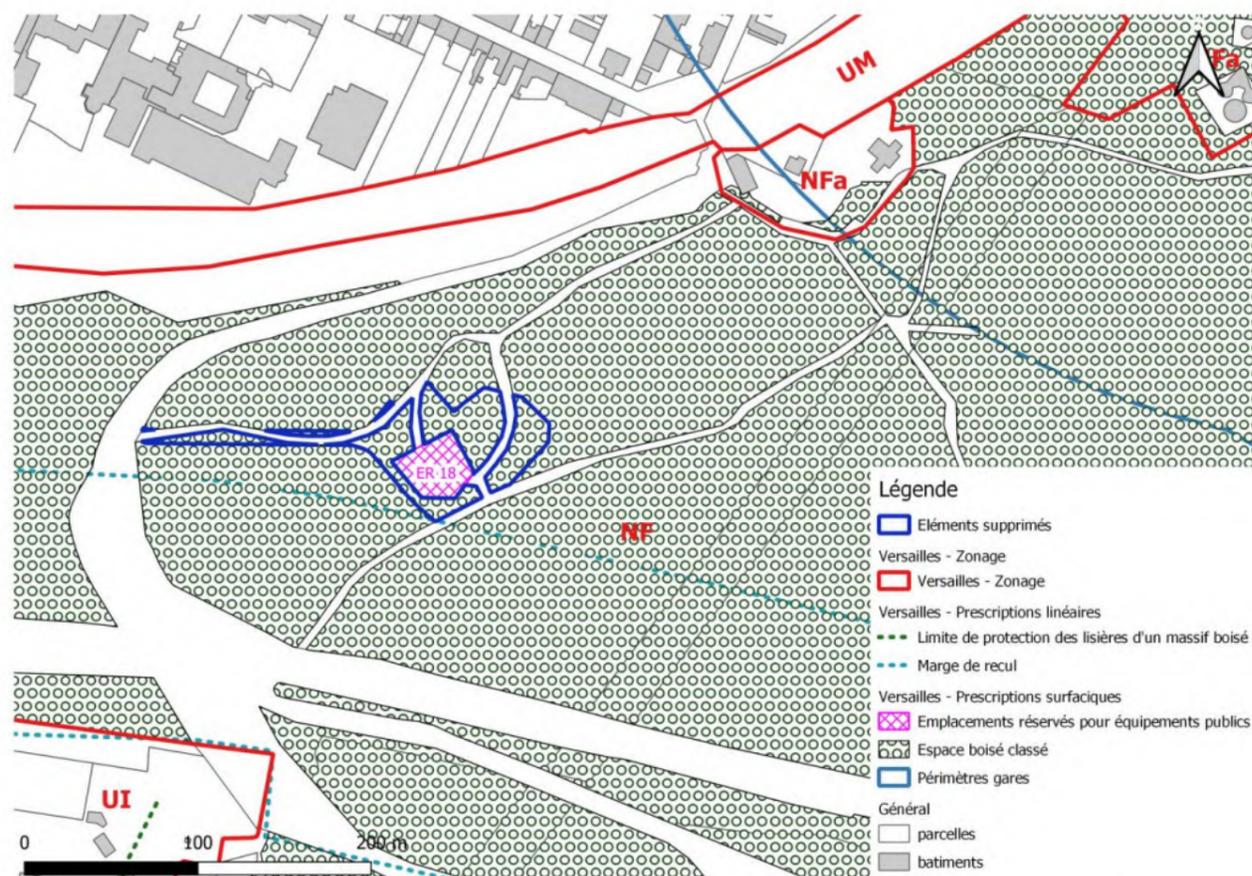


2.2 Plan de zonage mis en compatibilité

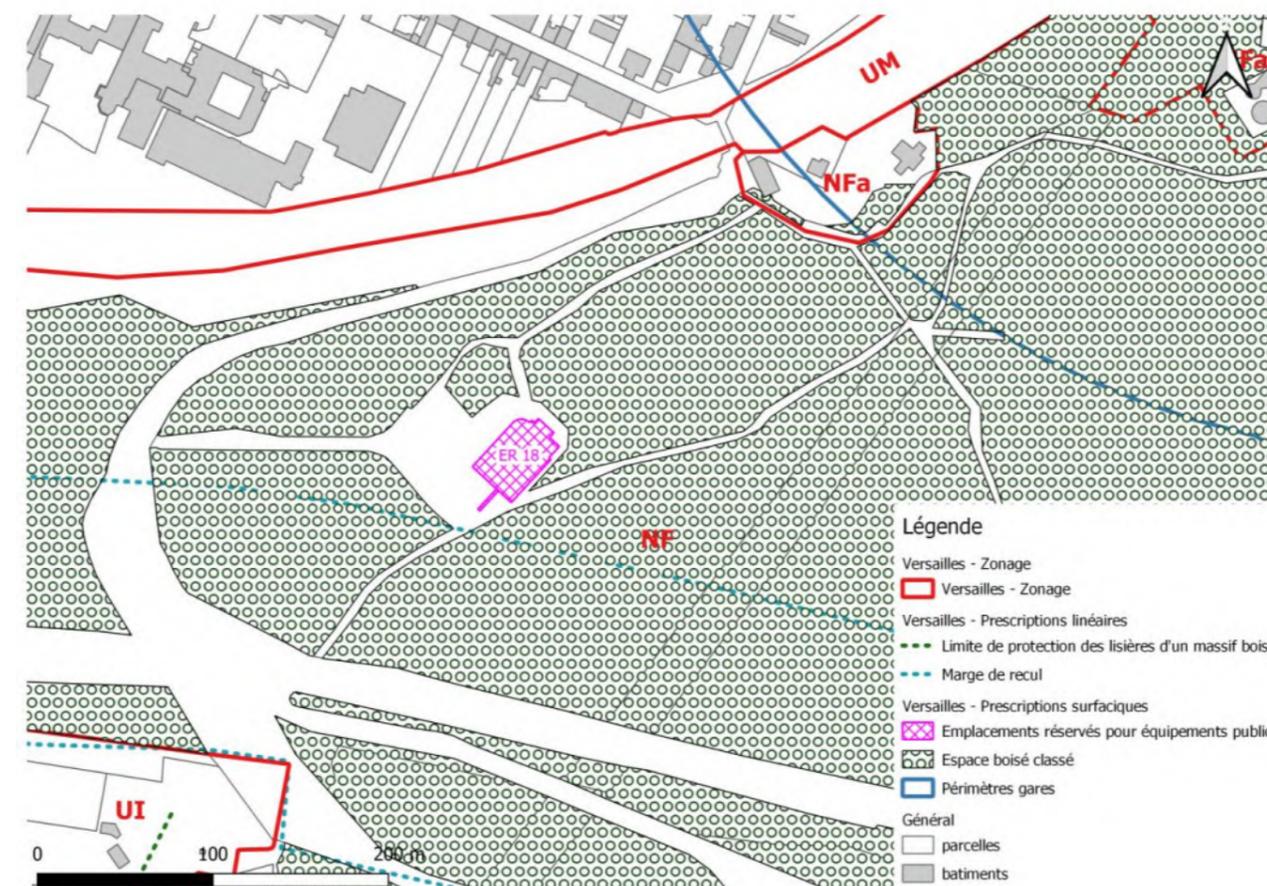
Les extraits du plan de zonage suivants seront ceux insérés dans le PLU de la commune de Versailles une fois la mise en compatibilité effectuée.

2.2.1 Plan de zonage de la portion du tracé de la ligne 18 concernée par le déclassement d’une partie d’EBC et le réajustement de l’emplacement réservé n°18

Versailles – Plan de zonage proposé



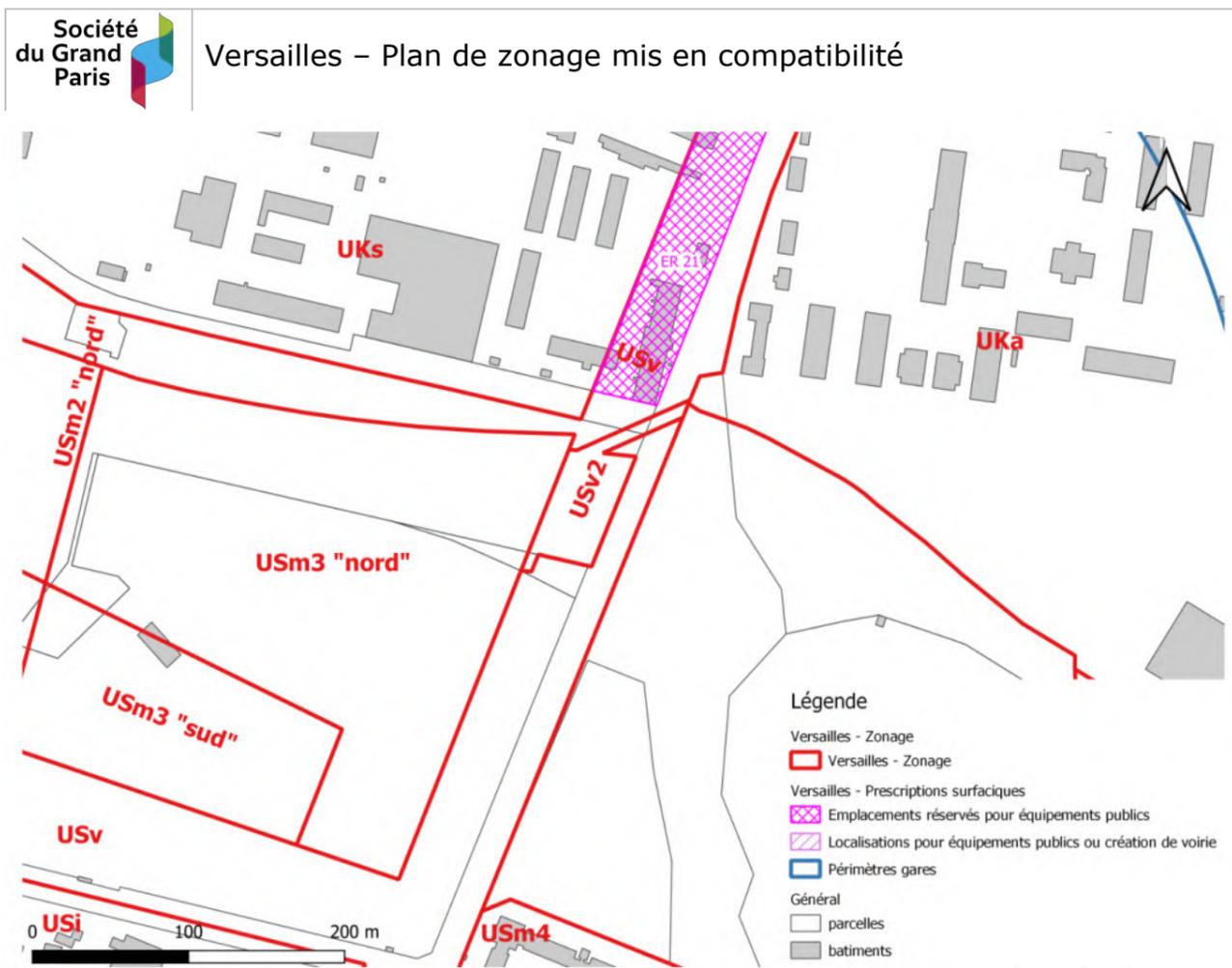
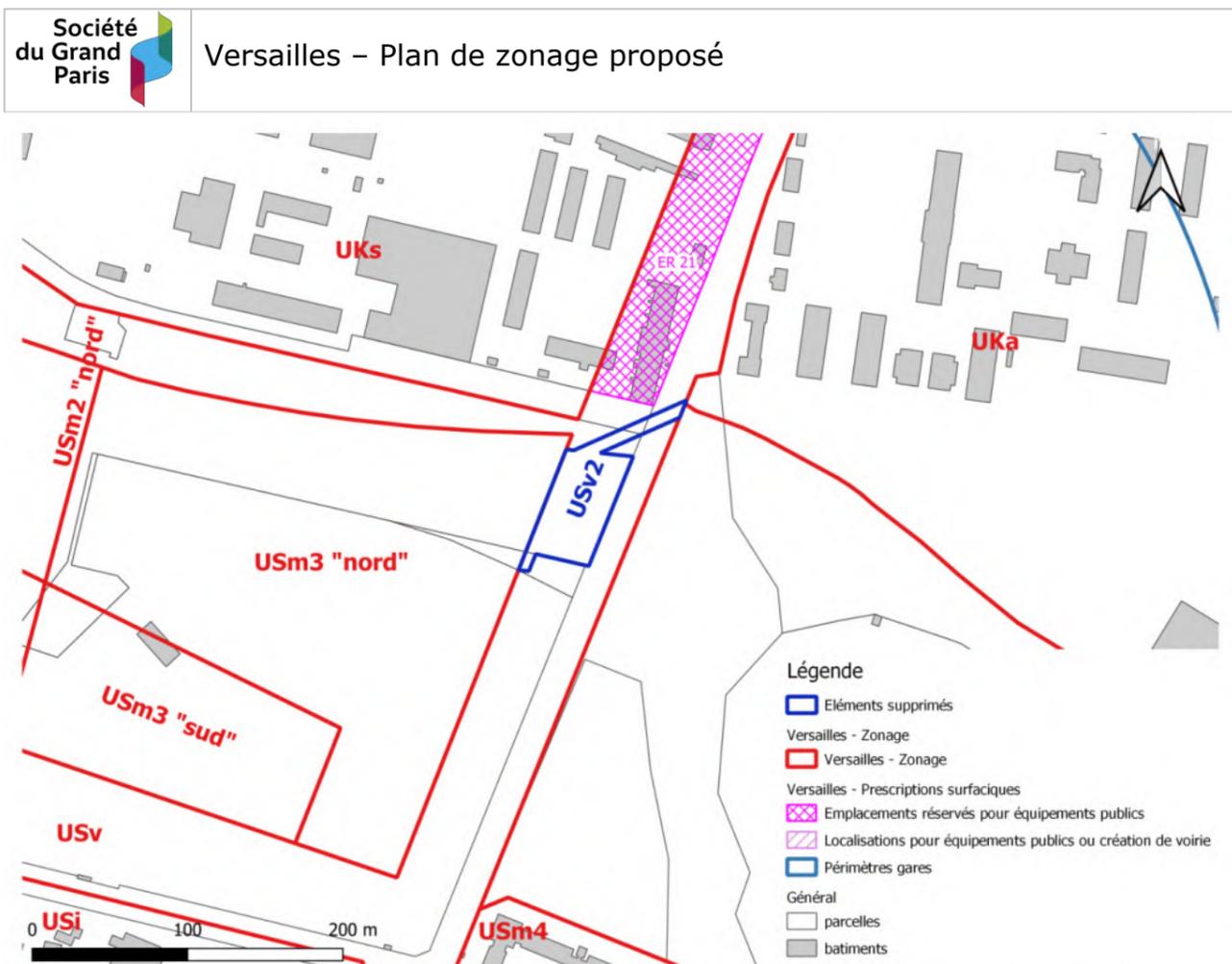
Versailles – Plan de zonage mis en compatibilité



La modification prévoit la réduction de la protection liée à l’EBC sur une surface de 4 006 m². La surface du nouvel emplacement réservé n°18 mesure désormais 1 300 m².



2.2.2 Plan de zonage de la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par la création du sous-secteur USv2 au sein du secteur USv



Cette mise en compatibilité implique la création du sous-secteur USv2 dans la zone USv.



3 Extraits du règlement

3.1 Le règlement écrit

Les tableaux ci-dessous décrivent les évolutions du règlement d'urbanisme de la commune de Versailles (les compléments sont indiqués en rouge et soulignés).

ZONE U

L'extrait du règlement suivant est celui de la zone U dans sa version actuellement en vigueur

L'extrait du règlement suivant est celui de la zone U dans sa version mise en compatibilité

La zone US couvre les espaces du secteur de Satory Ouest destinés à être aménagés pour créer un pôle urbain à caractère mixte.

La zone US fait l'objet d'orientations d'aménagement définies sur le secteur de Satory Ouest, figurant en pièce n°2-b du PLU, afin de garantir la cohérence de la réalisation du projet dans le temps.

La zone US est composée de quatre secteurs :

- le secteur USE, site d'aménagement des pistes d'essais,
- le secteur USi, espaces dédiés à l'accueil d'activités économiques,
- le secteur USm comprenant 4 sous-secteurs correspondant aux quartiers mixtes de Satory Ouest détaillés dans les orientations d'aménagement :
 - o USm1 : quartier « Bastion »,
 - o USm2 : quartier « Parc », en deux parties : USm2 « nord » et USm2 « sud »,
 - o USm3 : quartier « Gare », en deux parties : USm3 « nord » et USm3 « sud »,
 - o USm4 : quartier « Lisière ».
- le secteur USv, correspondant aux espaces aménagés en espace public structurant (parc, onde verte active, mail principal, partie est du quartier Lisière).

Tout projet doit être nécessairement compatible avec les orientations d'aménagement. Ces dernières complètent le règlement.

La zone US couvre les espaces du secteur de Satory Ouest destinés à être aménagés pour créer un pôle urbain à caractère mixte.

La zone US fait l'objet d'orientations d'aménagement définies sur le secteur de Satory Ouest, figurant en pièce n°2-b du PLU, afin de garantir la cohérence de la réalisation du projet dans le temps.

La zone US est composée de quatre secteurs :

- le secteur USE, site d'aménagement des pistes d'essais,
- le secteur USi, espaces dédiés à l'accueil d'activités économiques,
- le secteur USm comprenant 4 sous-secteurs correspondant aux quartiers mixtes de Satory Ouest détaillés dans les orientations d'aménagement :
 - o USm1 : quartier « Bastion »,
 - o USm2 : quartier « Parc », en deux parties : USm2 « nord » et USm2 « sud »,
 - o USm3 : quartier « Gare », en deux parties : USm3 « nord » et USm3 « sud »,
 - o USm4 : quartier « Lisière ».
- le secteur USv **comportant un sous-secteur**, correspondant aux espaces aménagés en espace public structurant (parc, onde verte active, mail principal, partie est du quartier Lisière). **Dans le sous-secteur USv2 sont en outre admises les constructions et les installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.**

Tout projet doit être nécessairement compatible avec les orientations d'aménagement. Ces dernières complètent le règlement.

ZONE U – ARTICLE US2

*L'extrait du règlement suivant est celui de la zone U en son article US2
dans sa version actuellement en vigueur*

*L'extrait du règlement suivant est celui de la zone U en son article US2
dans sa version mise en compatibilité*

Article US 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2.1 – La destination des constructions, les installations, les occupations et utilisations du sol doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement définies pour le secteur de Satory Ouest.

2.2 – Sont en outre soumises à des conditions particulières les constructions, les installations, les occupations et utilisations du sol suivantes :

Dans le secteur USi et le sous-secteur USm1 :

1. les constructions à destination d'habitation, dès lors qu'elles sont liées et nécessaires au fonctionnement des activités exercées dans le secteur ;
2. les constructions à destination de commerce et de restauration, dès lors qu'elles répondent exclusivement à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers du secteur ;
3. les constructions à destination d'artisanat dès lors qu'elles sont liées aux activités économiques implantées dans le secteur.

2.3 – Dans le secteur USE, seuls sont admises les constructions, les installations, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. Les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à :
 - la réalisation des pistes d'essais, à leur fonctionnement et aux activités qu'elles sont susceptibles d'engendrer ;
 - un service public ou d'intérêt collectif lié aux pistes d'essais ou aux besoins de desserte du site de Satory Ouest ;
 - l'implantation d'une pépinière destinée à l'aménagement du secteur ;
 - l'aménagement paysager, hydrologique, écologique du secteur et viaire.

2.4 – Dans toute la zone US, à l'exception du secteur USi

Dès lors qu'est indiquée, aux documents graphiques, une limite de protection des lisières d'un massif boisé, les constructions nouvelles, à l'exclusion des extensions éventuelles des constructions existantes, doivent être implantées dans le respect de cette protection.

L'implantation d'une pépinière destinée à l'aménagement du secteur est admise.

2.5 – Dans le secteur USv, dès lors qu'elles sont compatibles avec le caractère paysager du secteur seules sont admises les constructions, les installations, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'un site de baignade ;
2. les constructions légères liées aux services de loisirs tels que kiosques, cabines de bain, ...
3. les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'un équipement public de loisir ou sportif ;
4. les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'espaces publics, paysagers et circulés ;
5. l'aménagement paysager, hydrologique, écologique et viaire du secteur ;
6. les infrastructures liées aux réseaux, à la gestion de l'eau, à la voirie ou aux transports ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement.

Article US 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2.1 – La destination des constructions, les installations, les occupations et utilisations du sol doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement définies pour le secteur de Satory Ouest.

2.2 – Sont en outre soumises à des conditions particulières les constructions, les installations, les occupations et utilisations du sol suivantes :

Dans le secteur USi et le sous-secteur USm1 :

1. les constructions à destination d'habitation, dès lors qu'elles sont liées et nécessaires au fonctionnement des activités exercées dans le secteur ;
2. les constructions à destination de commerce et de restauration, dès lors qu'elles répondent exclusivement à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers du secteur ;
3. les constructions à destination d'artisanat dès lors qu'elles sont liées aux activités économiques implantées dans le secteur.

2.3 – Dans le secteur USE, seuls sont admises les constructions, les installations, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. Les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à :
 - la réalisation des pistes d'essais, à leur fonctionnement et aux activités qu'elles sont susceptibles d'engendrer ;
 - un service public ou d'intérêt collectif lié aux pistes d'essais ou aux besoins de desserte du site de Satory Ouest ;
 - l'implantation d'une pépinière destinée à l'aménagement du secteur ;
 - l'aménagement paysager, hydrologique, écologique du secteur et viaire.

2.4 – Dans toute la zone US, à l'exception du secteur USi

Dès lors qu'est indiquée, aux documents graphiques, une limite de protection des lisières d'un massif boisé, les constructions nouvelles, à l'exclusion des extensions éventuelles des constructions existantes, doivent être implantées dans le respect de cette protection.

L'implantation d'une pépinière destinée à l'aménagement du secteur est admise.

2.5 – Dans le secteur USv, dès lors qu'elles sont compatibles avec le caractère paysager du secteur seules sont admises les constructions, les installations, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'un site de baignade ;
2. les constructions légères liées aux services de loisirs tels que kiosques, cabines de bain, ...
3. les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'un équipement public de loisir ou sportif ;
4. les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'espaces publics, paysagers et circulés ;
5. l'aménagement paysager, hydrologique, écologique et viaire du secteur ;
6. les infrastructures liées aux réseaux, à la gestion de l'eau, à la voirie ou aux transports ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement ;

En outre, dans le sous-secteur USv2, les constructions et installations (y compris les installations classées pour la protection de l'environnement) nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

3.2 L’annexe au règlement écrit sur les espaces boisés classés

ESPACES BOISES CLASSES en zones urbaines

Références cadastrales	Localisation	Surface protégée (m ²) environ	Affectation
EBC	En zone naturelle	3 647 390	Massifs boisés

ESPACES BOISES CLASSES en zones urbaines

Références cadastrales	Localisation	Surface protégée (m ²) environ	Affectation
EBC	En zone naturelle	3 643 384	Massifs boisés



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

www.societedugrandparis.fr