

Direction Juridique

Affaire suivie par :

Bérénice LAPORTE - Juriste
01 82 46 21 31 – berenice.laporte@sgp.fr

Mélissa GIL PARRA – Juriste
01 41 62 72 72 – melissa.gilparra@sgp.fr

EPT Grand-Orly Seine Bièvre		
Courrier arrivé le : :		
21 MAR. 2025		
	ATTRE	0:50
Président		<input checked="" type="checkbox"/>
Cabinet		<input checked="" type="checkbox"/>
DG		<input checked="" type="checkbox"/>
SG		
DGA RESS		
DGA ARCJ		
DGA DTE	<input checked="" type="checkbox"/>	
DGA EPUB		<input checked="" type="checkbox"/>
Bus Adressés/Inadresses		

Monsieur Michel LEPRÊTRE
Président de l'Etablissement public
territorial Grand Orly Seine Bièvre

Etablissement public territorial
Grand Orly Seine Bièvre
11 rue Henri Farman
BP748
94398 Orly aéroport cedex

Saint Denis, le 17 mars 2025

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 27 décembre
2023, la Société du Grand Paris est désormais
dénommée la Société des Grands Projets

Lettre RAR n° 1A 209 882 5364 9

Vos réf. : 2024-12-18 – DTE/FF/SL/AF – D2403963

Objet : avis de la Société des grands projets sur le projet de plan local d'urbanisme intercommunal valant zonage pluvial de Grand Orly Seine Bièvre

Monsieur le Président,

Par courrier du 20 décembre 2024, vous avez sollicité l'avis de la Société des grands projets sur le projet de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) valant zonage pluvial de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre.

La Société des grands projets assure la maîtrise d'ouvrage du réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP). Sur le territoire de Grand Orly Seine Bièvre (GOSB), s'implanteront les lignes 15 Sud et 18. Le prolongement de la ligne 14 au sud a été mis en service.

La ligne 15 sud a été déclarée d'utilité publique et d'intérêt général par le décret n° 2014-1607 du 24 décembre 2014. Les éléments de projet sur le territoire de GOSB sont répartis de la manière suivante :

- Cachan : la gare Arcueil-Cachan et deux ouvrages annexes,

- Villejuif : les gares Villejuif Gustave Roussy et Villejuif Louis Aragon, ainsi qu'un ouvrage annexe,
- Vitry-sur-Seine : les gares Vitry Centre et Les Ardoines, cinq ouvrages annexes et le centre d'exploitation de Vitry.

La ligne 18 a été déclarée d'utilité publique et d'intérêt général par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 modifié par le décret n° 2021-26 du 14 janvier 2021 et le décret n°2022-458 du 30 mars 2022. Elle desservira la gare Aéroport d'Orly, et trois ouvrages annexes s'implantent à Paray-Vieille-Poste.

Ces déclarations d'utilité publique ont emporté mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme alors en vigueur chaque fois que nécessaire.

La Société des grands projets porte également des projets immobiliers sur le territoire de GOSB.

Afin d'assurer la bonne compatibilité du RTPGP avec le PLUi de Grand Orly Seine Bièvre et de permettre le développement des projets immobiliers, la Société des grands projets formule les observations suivantes.

I – Observations concernant le réseau de transport public du Grand Paris

Les observations ci-dessous visent, d'une part, l'intégration des mises en compatibilité des PLU communaux dans le PLUi, et d'autre part, l'adaptation des nouvelles règles d'urbanisme aux contraintes propres à la conception et au fonctionnement du réseau de transport.

1. L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) thématique « Nature et Bien être » prévoit l'orientation suivante : « *Systématiser les plantations d'arbres* » (p. 19). Les plantations d'arbres ne sont pas toujours possibles sur les terrains accueillant les constructions et installations du RTPGP en faible profondeur.

Il est souhaité que la plantation d'arbres ne soit imposée que lorsque la configuration du projet le permet.

2. L'OAP « Nature et Bien être » créé un « *espace urbain relais de la nature en ville à valoriser* » sur l'emprise temporaire de l'ouvrage 1601P de la ligne 15 Sud, parcelle AB 113, au croisement de la rue Jules Joffrin et la rue Jules Vallès, à Villejuif (Carte de la déclinaison de l'OAP sur la commune, p. 45). Le plan de zonage identifie sur cette même emprise un « *espace paysager d'usage collectif* ».

La délimitation de l'espace vert protégé sur l'OAP et le plan de zonage doit concorder avec le projet de division parcellaire visant à séparer l'emprise définitive de l'ouvrage et l'emprise temporaire. Un plan pourra être transmis pour cette délimitation.

3. L'OAP « Nature et Bien être » créé un « *espace urbain relais de la nature en ville à valoriser* » sur le site de la Villejuif Gustave Roussy (cartes p. 7 et 14). La carte de la déclinaison communale de l'OAP (p. 45) n'identifie pas ce terrain au sein des réservoirs de biodiversité à protéger. Il est demandé que les cartes p. 7 et 14 soient mises en cohérence avec la carte p. 45, en supprimant l'espace urbain relais de la nature en ville sur le périmètre de la gare et du pôle multimodal, afin d'assurer leur compatibilité avec l'OAP.

4. L'OAP « Nature et Bien être » identifie le terrain de l'ouvrage Orlytech (OA3) de la ligne 18 au sein d'un « *espace urbain relais de la nature en ville à valoriser* », et plus précisément de la « *prairie aéroportuaire* » (cartes p. 7, 14 et 41). La cartographie de l'OAP stratégique « Grand Orly » (p. 27) repère également cette emprise au sein de la trame verte à protéger, tandis que celle de l'OAP sectorielle « Aéroport » (p. 45) identifie cette emprise au sein des prairies aéroportuaires à préserver. Le plan de zonage identifie ce terrain au sein de la « *pelouse de la zone aéroportuaire* ».

Compte tenu de la réalisation de l'ouvrage annexe et de la suppression de la prairie aéroportuaire, il est demandé que la parcelle AB 209 à Paray-Vieille-Poste et l'accès à l'ouvrage ne soient pas inclus dans le périmètre de la prairie aéroportuaire sur les différentes cartographies et plans.

5. Sur les plans des OAP sectorielles, le tracé des lignes du Grand Paris Express (GPE) doit être positionné sur l'emplacement réel des tunnels. Il semble qu'il y ait des écarts sur certains plans, notamment sur les OAP sectorielles de la commune de Cachan. Les lignes pourraient être mentionnées dans la légende avec la mention « tracé indicatif », afin d'éviter d'induire en erreur les lecteurs. Les plans à prendre en compte pourront être transmis.

6. Sur la cartographie de l'OAP stratégique « Aéroport » (p. 45), les icônes « M18 » et « M14 » pourraient figurer au même endroit.

7. L'ouvrage 1701P – Jardin panoramique de la ligne 15 Sud est situé au sein d'un espace végétal à conserver et à valoriser, sur la carte en p. 100 de l'OAP sectorielle Gabriel Péri (Cachan). En cohérence avec la carte en p. 29 de l'OAP « Nature et Bien être », l'emprise de l'ouvrage pourrait être exclue du périmètre de cet espace protégé. Un aménagement paysager est prévu, mais des trappes, grilles et dispositifs d'accès ainsi qu'une aire de maintenance sont également nécessaires à l'exploitation de l'ouvrage. L'ouvrage pourrait également être repéré sur la cartographie.

8. L'OAP sectorielle « secteur Louis Aragon » (Villejuif) prévoit un linéaire commercial à préserver (pointillés roses) le long de la façade ouest de la gare de la ligne 15 Sud Villejuif Louis Aragon (carte p. 357). En l'absence de précision sur les équipements publics autorisés sur les linéaires commerciaux, le linéaire pourrait être supprimé le long de la gare afin de permettre l'implantation de cet équipement public.

9. Sur la carte en p. 435 de l'OAP « secteur des Ardoines », un « *espace vert public à conserver / aménager ou à créer* » figure sur l'emprise de l'ouvrage OA 1401P - Centre technique municipal de la ligne 15 Sud. Sur la carte en p. 440, il s'agit d'un « *espace vert public à créer* ». Par ailleurs, un « *principe de noue d'infiltration* » est prévu à l'est du site.

Si l'aménagement définitif du site prévoit bien une végétalisation, l'implantation de l'ouvrage, de son accès et des stationnements associés doit également être permise. Il est donc souhaité que ces éléments de projet soient également figurés sur la cartographie afin de permettre la réalisation de l'ensemble du projet en compatibilité avec l'OAP.

10. L'article 2.a. « Implantation à l'alignement » des Dispositions communes écrites en zones urbaines du règlement (partie 4.1 du règlement, p. 17) et l'article 4.2. applicable en zones UP33 à UP39 (partie 4.5 du règlement, p. 351) comportent des dispositions sur les saillies.

Les gares du RTPGP sont susceptibles d'avoir des débords de toitures ou des éléments de façade en saillie, en surplomb des voies et emprises publiques. Il est donc demandé que la phrase suivante soit ajoutée : « *Les saillies des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées sous réserve de l'accord du gestionnaire de voirie.* ».

11. L'article 2.a. « Implantation par rapport aux limites séparatives » des Dispositions communes écrites en zones urbaines du règlement (p. 17) prévoit : « *Les climatiseurs et/ou les pompes à chaleur, et ou tout équipement technique de type VMC posés sur la façade du bâtiment ou au sol doivent être implantés en retrait des limites. La distance minimale entre l'installation et tout point de la limite séparative doit être au moins égale à 3 mètres.* ».

Les constructions et installations du RTPGP sont susceptibles de comporter des dispositifs de ventilation ne respectant pas les distances prescrites. Il est demandé qu'il soit précisé après la phrase reproduite ci-dessus : « *Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* ».

12. Les mises en compatibilité des PLU communaux avec les déclarations d'utilité publique des lignes du RTPGP ont prévu que les règles relatives aux espaces de pleine terre ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires. Cette règle vise à prendre en compte les spécificités techniques de l'infrastructure souterraine de transport. La SGP a vocation à acquérir uniquement les emprises strictement nécessaires à l'exploitation du réseau de transport. Les espaces libres doivent assurer l'accessibilité, y compris pour les personnes à mobilité réduite (flux de passagers), et l'intermodalité, et ne font pas nécessairement partie des terrains d'assiette. La présence de l'infrastructure en souterrain ne permet parfois pas de réaliser de la pleine terre ou des plantations d'arbres de moyenne ou haute tige.

Il est donc demandé que la règle suivante soit ajoutée à la fin de l'article 2.a. « Règle particulière pour les équipements publics et d'intérêt collectif » des Dispositions communes écrites en zones urbaines du règlement (p. 20) : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, les règles relatives aux espaces verts de pleine terre et au coefficient de biotope des fiches d'indice ne s'appliquent pas, et il n'est pas fixé de règle.* ».

13. L'article 2.a. « Transitions entre les zones denses (toutes zones hors UH et N) et les zones pavillonnaires ou naturelles » des Dispositions communes écrites en zones urbaines du règlement (p. 21) prévoit : « *Sauf secteur plan masse, si la limite séparative correspond à une limite avec un terrain situé en zone UH ou N, les constructions doivent être implantées en retrait d'au moins 6 mètres.* ».

L'ouvrage annexe 1601P – Rue Jules Joffrin est implanté sur la limite du terrain avec le cimetière classé en zone N. La notion d'emprise publique n'est pas définie dans le lexique du PLU. Une définition pourrait être ajoutée afin de préciser notamment si le cimetière engendre une limite séparative ou une limite avec une emprise publique. Si la limite avec le cimetière est une limite séparative, il est demandé qu'il soit précisé après la phrase citée ci-dessus : « *Cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* ».

14. Le paragraphe « Densité et diversité des plantations/végétalisation » de l'article 2.c. « Traitement des espaces non bâtis » des Dispositions communes écrites en zones urbaines du règlement (p. 30) prévoit : « *Il est exigé la plantation d'au moins un arbre par tranche de 100 m² d'espaces libres. Le nombre minimal est arrondi au nombre entier supérieur et les arbres existants peuvent être comptabilisés. Les arbres doivent être répartis sur le terrain et plantés dans un espace de pleine terre au moins égal à un cube de 2,50 mètres de côté, ou 12m³.* ».

Cette disposition ne peut pas être mise en œuvre sur certains sites du RTPGP, pour les raisons mentionnées au point 12. ci-dessus.

Il est donc demandé que la phrase suivante soit ajoutée après la règle reproduite ci-dessus : « *Cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* ».

15. Les « Dispositions transversales pour les véhicules motorisés » (article 3 des Dispositions communes écrites en zones urbaines du règlement, p. 34) imposent de réaliser des places de stationnement, pour la destination « commerces et activités de services », au sein des communes du cœur de métropole dont font partie Cachan et Vitry-sur-Seine.

Au sein du règlement des zones UP33 à 39, des places de stationnement sont exigées pour les sous-destinations « Commerces de détail » et « Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle », (article 11, partie 4.5 du règlement, p. 363).

Or, le programme des gares ne prévoit pas de places de stationnement dédiées aux commerces situés au sein des gares, et notamment celles d'Arcueil-Cachan, de Vitry Centre et des Ardoines concernées par cette règle. Il est demandé qu'il soit précisé : « *Il n'est pas exigé de places de stationnement pour les commerces situés au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.* ».

16. Les « Dispositions générales pour les vélos » (article 3 des Dispositions communes écrites en zones urbaines du règlement, p.38) prévoient, pour les locaux et bureaux des administrations publiques et assimilées, un nombre de stationnement vélos en fonction de l'effectif d'agents.

L'article 11.5 « Normes de stationnement des cycles non motorisés en zones UP 26, UP 28 et UP29 », applicable aux gares Villejuif Gustave Roussy et Villejuif Louis Aragon, impose des places de stationnement pour les commerces et les équipements publics en fonction du nombre d'employés (partie 4.5. du règlement, p. 309).

Il n'y a pas de places dédiées aux employés dans les locaux et emplacements dédiés au stationnement des vélos des gares. Le programme de stationnement des vélos est conçu par les comités de pôle multimodal, associant les acteurs locaux, comme le prévoit le PDUIF (Défi 4 Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo – Action 4.2 Favoriser le stationnement des vélos).

Il est demandé que la phrase suivante soit ajoutée à l'article 3 des dispositions communes visé ci-dessus : « *Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* ».

Il est demandé que la phrase suivante soit ajoutée à l'article 11.5 du règlement des zones UP 26 à 29 susvisé : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris et les commerces situés au sein des gares, il n'est pas exigé d'espace de stationnement des cycles.* ».

17. L'article 4.b.2.2. des Dispositions communes écrites en zones urbaines du règlement (p. 38), prévoit notamment : « *Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.* ». Cette phrase concerne l'assainissement des eaux pluviales alors que l'article est relatif à l'assainissement des eaux usées. Par ailleurs, cette disposition semble contradictoire avec les modalités d'assainissement des eaux pluviales prévues à l'article 4.b.3.

18. L'article 4.b.3 des Dispositions communes écrites en zones urbaines du règlement (p. 40 et suivantes) et l'article 4.3 du règlement des zones UP33 à UP39 (partie 4.5 du règlement, p. 351 et 352) prévoient des dispositions relatives à l'assainissement des eaux pluviales. La gestion des eaux pluviales du RTPGP est principalement réalisée grâce à des bassins de rétention/régulation accueillant les eaux pluviales avant leur rejet dans le réseau d'assainissement.

Les emprises des ouvrages n'étant pas suffisamment étendues, la SGP ayant vocation à conserver les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages, l'infiltration des eaux pluviales pourrait causer des désordres sur les ouvrages. Par ailleurs, les emprises restreintes et les enjeux de sécurité publique ne permettent pas de réaliser des bassins à ciel ouvert. Les espaces libres autour de gares sont principalement minéralisés pour accueillir les flux de voyageurs (parvis).

Il est donc demandé qu'un article 3.4.11 « *Mesure particulière relative aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* » soit ajouté à l'article 4.b.3, et qu'un point 3. soit ajouté aux « *Dispositions particulières* » de l'article 4.3 susvisés. Il serait rédigé de la manière suivante : « *La gestion des eaux pluviales des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris pourra s'opérer grâce à des bassins de rétention ou régulation avec un raccordement au réseau d'assainissement public.* ».

19. Il est indiqué p. 40 des Dispositions communes du règlement (article 4.b.3.1.) que le « *zonage pluvial s'applique sur toutes les zones U, A et N* », alors que ce zonage figure dans la partie II intitulée « *Dispositions communes écrites en zones urbaines* ». Il en résulte une incertitude sur le champ d'application des dispositions.

20. L'article 4.b.4. « Réseaux divers » des Dispositions communes écrites en zones urbaines du règlement (p. 47) prévoit : « *4.4 Les constructions doivent être raccordées aux réseaux de distribution de télécommunication (téléphone, câble, fibre optique) présents au droit de la construction.* ». L'article

relatif à la gestion des déchets des Dispositions communes du règlement (p. 47) impose la réalisation d'un lieu de stockage des déchets.

Les ouvrages annexes du RTPGP ne nécessitent pas nécessairement le raccordement aux réseaux de télécommunication et des locaux de stockage des déchets. Il est donc souhaité que l'application de cette règle soit limitée aux constructions « *le nécessitant* ».

21. Le paragraphe « Espaces paysagers d'usage collectif », de l'article 2.c. des Dispositions graphiques communes en zones urbaines du règlement (p. 69) prévoit : « *Toute construction, aménagement, mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs y est interdit, hormis : [...]* ».

La gare Vitry Centre est en partie située dans un espace paysager d'usage collectif, en zone UE. Afin d'assurer la conformité de la gare au PLUi, il convient :

soit de supprimer l'espace paysager collectif sur le périmètre de la gare ;

soit d'ajouter les règles suivantes à la fin de ce paragraphe : « *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées dans les espaces paysagers protégés. Le caractère perméable n'est pas requis sur les terrains accueillant ces constructions et installations.* ».

L'ouvrage 1701P - Jardin panoramique est également situé dans un espace paysager d'usage collectif mais ne semble pas concerné par la règle de l'article 2.c. ci-dessus, puisqu'il est situé en zone N et donc en dehors des zones urbaines.

22. En zone UE et UEs, les sous-destinations « artisanat et commerce de détail », « restauration » et « activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle » sont interdites ou autorisées à des conditions qui ne sont pas remplies par les commerces en gare (partie 4.3 du règlement, Destinations et sous-destination, p. 30 et 32). La gare Vitry Centre est en partie située en zone UE et la gare Arcueil-Cachan est en partie située en zone UEs.

Afin de permettre l'implantation de commerces en gare, il est demandé que soit ajoutée, dans la colonne « autorisées sous conditions... » des tableaux en p. 30 et 32, la mention suivante : « *Sont autorisés les constructions à destination d'artisanat et commerce de détail / restauration / activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle à condition d'être situées au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.* ».

23. Il est demandé que les dispositions introduites dans les PLU communaux par les mises en compatibilité avec les déclarations d'utilité publique soient reprises dans la partie 4.4 du règlement « Fiches indices » et la partie 4.5 du règlement « Règlement en zones UP », chaque fois que nécessaire.

Ces règles visent à ne pas empêcher l'implantation des constructions sur les emprises projetées, compte tenu des spécificités techniques de l'infrastructure de transport. Les emprises sont contraintes et la SGP a vocation à conserver uniquement les emprises nécessaires à l'exploitation du réseau de transport.

Une partie des gares des Ardoines, Vitry Centre et Arcueil-Cachan, ainsi que l'ouvrage annexe 1402P sont situés en zone UE. Une partie de la gare Vitry Centre et l'ouvrage annexe 1701P sont situés en zone Ne. L'OA 1404P s'implante en zone UP39.

Implantation par rapport à l'alignement : Il est demandé que la règle suivante soit ajoutée aux indices D et X des zones UE et N, et à l'article 4.2. applicable en zone UP39 (partie 4.5 du règlement, p. 351) : « *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 mètre minimum.* ».

Implantation par rapport aux limites séparatives : Il est demandé que la règle suivante soit ajoutée aux indices D et X des zones UE et N : « *Les constructions et installations nécessaires au réseau de*

transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limite séparative ou respecter un retrait de 1 mètre minimum. ».

En outre, il est demandé que la règle figurant à l'article 5.3.2. applicable en zone UP39 (partie 4.5 du règlement, p. 353) soit modifiée de la manière suivante : « *En zone UP 34, UP 35, UP 37, UP 38 et UP 39, les façades ou parties de façade des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées soit en limite séparative, soit en retrait, avec un retrait minimum d'un mètre. ».*

Implantation entre constructions sur une même unité foncière : Il est demandé que la règle suivante soit ajoutée à l'indice D de la zone UE et à l'indice X de la zone N : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, il n'est pas fixé de règle. ».*

Emprise au sol maximale des constructions : Il est demandé que la règle suivante soit ajoutée aux indices D et X de la zone UE et à l'indice X de la zone N : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, il n'est pas fixé de règle. ».*

Espace vert de pleine terre et coefficient de biotope minimum : Il est demandé que la règle suivante soit ajoutée aux indices D et X du règlement de la zone N : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, il n'est pas fixé de règle. ».*

24. L'ouvrage Pistes d'Orly (OA1) de la ligne 18 et la gare aéroport d'Orly sont situées en zone UEs, dans un secteur indicé « O N2 N1 O N O ». Il n'est pas prévu de règle pour ces indices. Si le projet de PLUi devait évoluer pour en prévoir, il conviendrait de reprendre les règles visées ci-dessus s'agissant du RTPGP.

25. Il est souhaité que la règle suivante, applicable en zones UP35 et 39 (article 8, partie 4.5 du règlement, p. 356), soit déplacée en début d'article : « *11. Les constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif, ne sont pas soumises aux dispositions quantitatives prévues au présent article. ».*

De cette manière, il apparaîtra clairement que cette règle spécifique vise l'ensemble des dispositions quantitatives en matière d'espaces libres, de traitement paysager, de traitement des toitures et des terrains et de plantations, conformément aux mises en compatibilité des PLU. Cette règle concerne la partie de la gare des Ardoines, les OA 1401 et 1405 et le centre d'exploitation de Vitry situés en zone UP35, ainsi que l'OA 1404 en zone UP39.

26. Le règlement des zones UP 26 à UP 29, applicable aux gares Villejuif Gustave Roussy et Villejuif Louis Aragon, interdit les rejets d'eaux claires (article 3.2, partie 4.5 du règlement, p. 288).

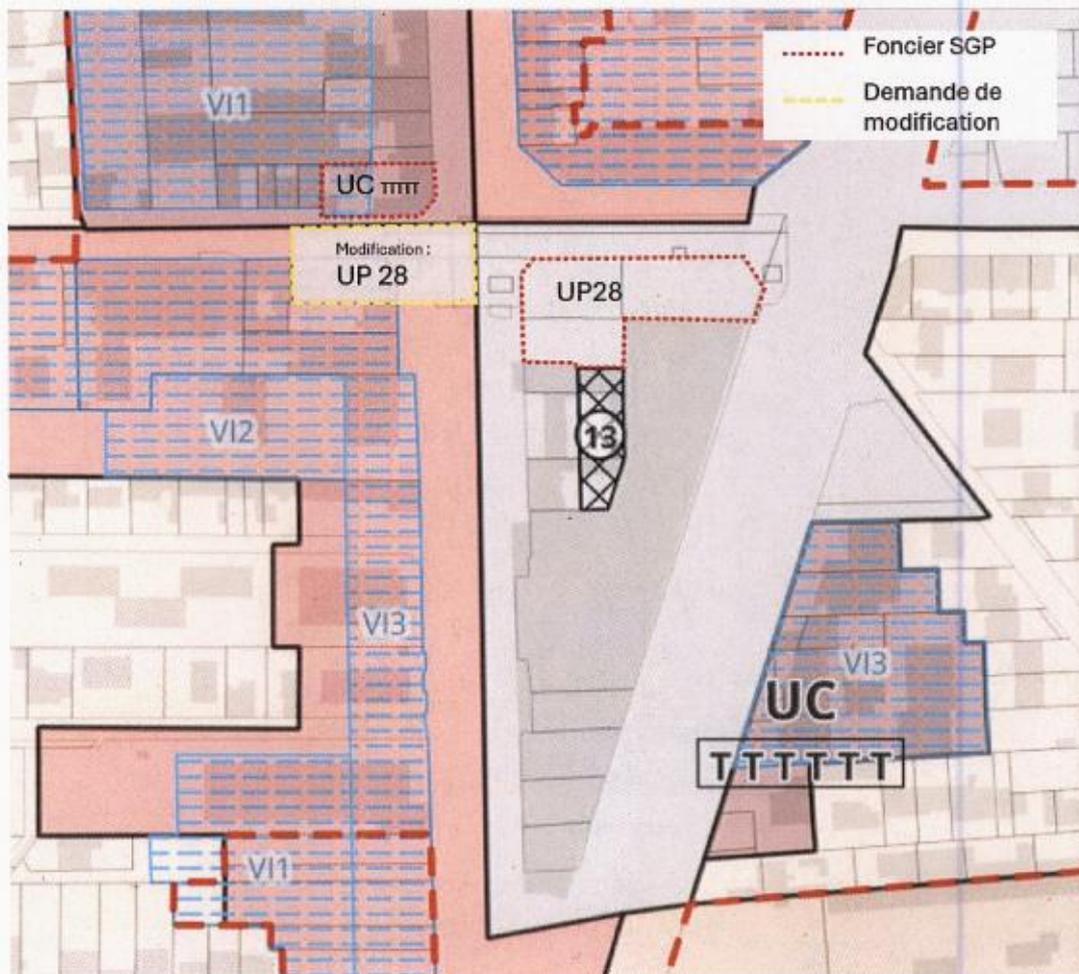
Il est demandé que la règle suivante soit ajoutée : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, les rejets d'eaux claires dans les réseaux d'assainissement sont autorisés. ».*

II. Observations concernant les projets immobiliers portés par la SGP

1. Demandes relatives aux projets immobiliers développés sur les emprises déportées de la SGP sur la Commune de Villejuif

(i) Concernant le zonage

Le plan de zonage 5.1.t « *Plan Zonage Villejuif* » arrêté indique que les parcelles appartenant à la SGP relèvent du zonage UA Indices TTTTTT, UC Indices TTTTTT et UP28.



Extrait du plan de zonage annoté

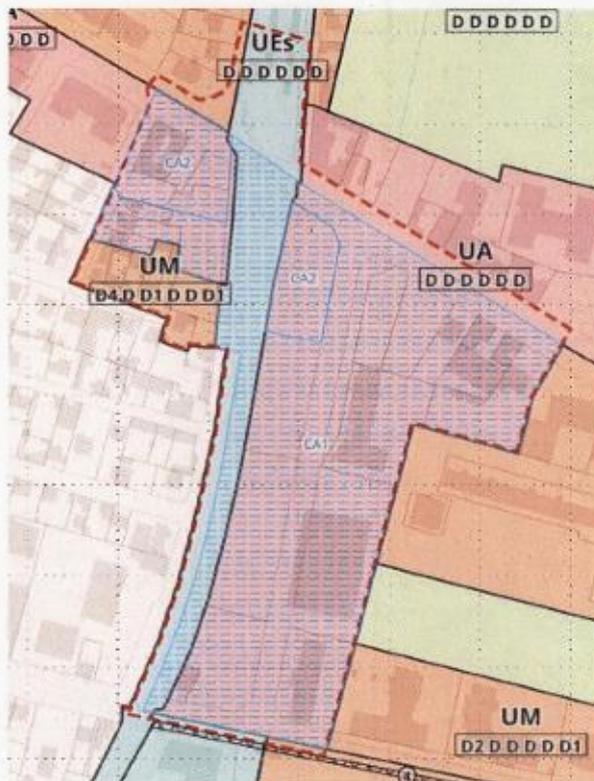
Le développement de cette parcelle (AY 282) a été pensé en cohésion avec la mutation globale du pôle gare Villejuif Louis Aragon. L'intégration de celle-ci au sein de la zone de projet UP 28 viendrait renforcer la cohérence d'ensemble de l'aménagement du secteur.

2. Demandes relatives aux projets immobiliers développés sur les emprises de la SGP sur la Commune de Cachan

Le projet immobilier concerné par les présentes demandes porte sur la réalisation des phases 2 et 3 de l'Ecoquartier autour de la gare d'Arcueil-Cachan. Depuis plusieurs années, la SGP et la Ville de Cachan travaillent à la transformation du quartier autour de la future gare GPE en un quartier hautement qualitatif sur les plans urbain et environnemental.

Une partie du projet de l'Ecoquartier, en notamment la phase 2, développe des lots immobiliers en surplomb, en mitoyenneté et en interfaces fortes avec la future gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express et son tunnel.

Au regard du projet de PLUi arrêté, la majorité de ce projet d'ensemble est situé en zone UA – provisoirement indiquée DDDDDD, à l'exception du sud du lot Guichon, en zone UM, provisoirement indiquée D4DD1DDD1.



Extrait du plan de zonage



Périmètre de l'écoquartier de Cachan, plan guide réalisé par Urbanact, 2024

Concernant l'OAP Thématique « Habitat Bioclimatique »

Le projet immobilier de la SGP est composé de surfaces à destination de « Logement ». La partie 2.2.5 de l'OAP « Habitat Bioclimatique », à savoir « Garantir une bonne gestion des vents à l'échelle de l'opération et des logements bien aérés de manière naturelle » indique que tous les logements devront

être traversants ou bénéficier d'une double exposition (sauf impossibilité motivée, et dans la limite de 20% du nombre total des logements de l'opération).

Le règlement quant à lui prévoit dans ses dispositions communes en page 21 « B. Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagères » que tous les logements à partir du T3 et plus doivent être traversants ou bénéficier d'une double exposition (sauf impossibilité motivée, et dans la limite de 15% du nombre total des logements de l'opération).

La SGP s'interroge donc sur l'articulation entre ces deux dispositions du PLUi qui indiquent des tolérances différentes.

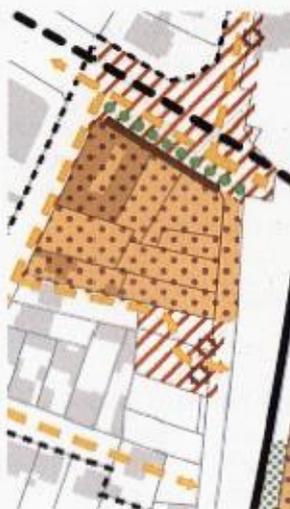
Le programme de logements envisagé par la SGP prévoit jusqu'à 30% de studio ou T2 pour les logements en accession. Au regard de la conception de l'immeuble, il est difficile de garantir une bi-orientation pour ces petites surfaces : une tolérance plus souple que le seuil de 15% fixé par les dispositions communes nous semble donc nécessaire. Nous souhaiterions que la rédaction des dispositions communes soit modifiée pour être conforme au seuil de 20% imposé par l'OAP.

Concernant l'OAP Sectorielle Secteur Gare CACHAN

Le projet de l'Ecoquartier développé par la Ville de Cachan et la SGP porte sur la réalisation de 6 lots immobiliers. Un de ces lots, nommé « Lot Guichon » s'implante sur la parcelle BC 295 appartenant à la SGP (issue de la réunion des parcelles BC 186, 185, 181, 182, 268 et 262).



Cette parcelle est bien incluse dans le périmètre de l'OAP mais le lot Guichon n'est pas identifié au même titre que les autres lots du projet par l'aplat correspondant à des « Constructions mixtes ». En revanche, une partie de l'emprise de celui-ci apparaît en blanc ou à moitié comme étant légendé « ESPACE PUBLIC TRAITÉ EN FAVEUR DES MODES DOUX ».



Extrait de la cartographie de l'OAP Sectorielle Secteur Gare CACHAN

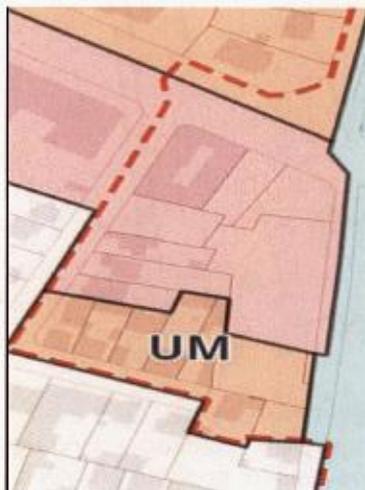
Bien qu'il soit effectivement prévu qu'une partie de la parcelle BC 295 soit dédiée à un futur espace public, la SGP souhaite donc que soit matérialisé sur le plan de l'OAP l'îlot GUICHON sur lequel une opération sera développée au même titre que les autres lots du projet d'Ecoquartier.

Concernant la granulométrie demandée par le secteur de mixité sociale

Le projet se situe dans une zone prévoyant au maximum 30% de T1/T2 dans les opérations de logements. Le projet prévoit de développer 30% de logements locatifs sociaux. La SGP souhaiterait qu'une souplesse plus importante soit possible pour la granulométrie des logements sociaux pour que ces typologies abordables puissent être proposées dans le projet.

Concernant l'implantation par rapport à l'alignement

Le terrain d'assiette du futur projet immobilier est identifié sur le plan de zonage comme relevant du secteur UA : Grands Axes Indice DDDDDD et secteur UM



Extrait du plan de zonage

La fiche indice impose dans ces secteurs une implantation par rapport à l'alignement en page 59 « Indice D ». Ces dispositions indiquent « Sur le secteur de l'OAP Gare, les constructions doivent respecter les dispositions figurant sur l'OAP ».

Or, à la lecture de l'OAP en page 95 aucune précision ne porte sur l'implantation par rapport à l'alignement contrairement à d'autres OAP. Elle ne figure ni sur la légende ni le contenu de l'OAP. La SGP souhaite savoir s'il faut considérer que l'implantation est libre en l'absence de règle.

Concernant l'implantation par rapport aux limites séparatives

La fiche indice impose dans ces secteurs une implantation par rapport aux limites séparatives des constructions en page 65 « Indice D ». Ces dispositions indiquent : « *Sur le secteur de l'OAP Gare, les constructions doivent respecter les dispositions figurant sur l'OAP* ».

Or, à la lecture de l'OAP en page 95, aucune précision ne porte sur l'implantation par rapport aux limites séparatives contrairement à d'autres OAP. Elle ne figure ni sur la légende ni le contenu de l'OAP. La SGP souhaite savoir s'il faut considérer que l'implantation est libre en l'absence de règle.

Concernant la hauteur maximale des constructions

La phase 2 du projet d'Ecoquartier le long de l'avenue Léon Eyrolles présente une pente. La hauteur du projet a été travaillée à partir de la règle actuellement en vigueur qui permet de calculer la hauteur d'une construction sur des tranches de 30 m.

Dans la définition de la hauteur (lexique page 24), il est précisé que « *la hauteur totale d'une construction, d'une façade, ou d'une installation correspond à la différence de niveau entre son point le plus bas, et son point le plus haut situé à sa verticale. Elle s'apprécie par rapport au niveau du terrain avant travaux faisant l'objet de la demande d'urbanisme [...] En cas de terrain en pente, la hauteur est mesurée en tout point de la construction entre son point le plus bas, et son point le plus haut situé à sa verticale, au même titre que le premier alinéa de la présente définition.* ».

Cette définition diminue la hauteur maximale autorisée de 1 mètre par rapport aux règles du PLU en vigueur, le projet tel qu'envisagé par la SGP excédant d'autant la hauteur autorisée par le projet de PLUi.

Concernant les règles du « Terrain d'angles »

Le règlement prévoit pour les constructions implantées à l'alignement de l'angle de plusieurs voies (dont l'angle est inférieur ou égal à 120°), la réalisation d'un pan coupé régulier sur la hauteur totale de la construction formant des angles égaux avec chacun des alignements sur une longueur selon les cas de 3 ou 5 mètres.

Le pan coupé est défini au lexique du projet arrêté du PLUi. La SGP souhaite que cette règle de réalisation d'un pan de coupé régulier ne s'applique pas dans l'OAP Gare pour respecter les volumétries envisagées sur le projet jusqu'à présent.

Concernant les modalités de réalisations des places de stationnement motorisées

L'OAP figurant dans le projet arrêté du PLUi prévoit que les stationnements de l'ensemble du projet d'Ecoquartier soient rassemblés sous les ilots Sud et Central avec un accès unique par la rue Marcel Bonnet. Cette disposition permet de prendre en compte la présence du tunnel de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, sous les ilots Guichon, Coopérative et Carnot et la situation totalement en surplomb du lot Gare, qui ne permet pas techniquement de construire de parking en infrastructure.



Extrait de l'OAP

Le regroupement du stationnement constitue donc une donnée d'entrée du projet comme le rappelle le cahier des charges de la consultation de 2021, lancée par la Ville et la SGP : « *Le parc de stationnement privatif souterrain des îlots Central et Sud devra être optimisé par le recours à la mutualisation et au foisonnement du stationnement et permettra de répondre au besoin de l'ensemble des opérations des îlots Gare, Carnot, Central et Sud. Ce parc de stationnement sera à concevoir en coordination avec les autres projets. L'accès véhicules à ce parking se fera exclusivement depuis la rue Marcel Bonnet. Ce parc de stationnement, positionné sous les îlots Sud et Central, restera circonscrit aux emprises bâties sans débord sous la voie publique, ni sous l'espace public ayant vocation à être aménagé en surface de pleine terre (future place du marché), sans débord sous l'espace public (avenue Léon Eyrolles et future place du marché). Les rampes d'entrée et de sortie de ce parc de stationnement seront communes pour l'ensemble des usagers afin de réduire leur emprise sur l'espace public.* ». En conséquence, les maîtres d'ouvrages des lots Sud et Central sont chargés de la réalisation de ce parking à mettre en commun, dont la capacité est estimée à environ 220 places. Par ailleurs, la réalisation de ce parking sur 2 niveaux est contrainte par le talus RER B à l'Ouest et les caractéristiques du sol qui impliquent le recours à des fondations spéciales.

Ce parking permet de répondre aux besoins en stationnement du projet, conformément au PLU actuel, qui se situe au pied de l'interconnexion RER B / ligne 15 Sud, à une station de la connexion avec la ligne 14.

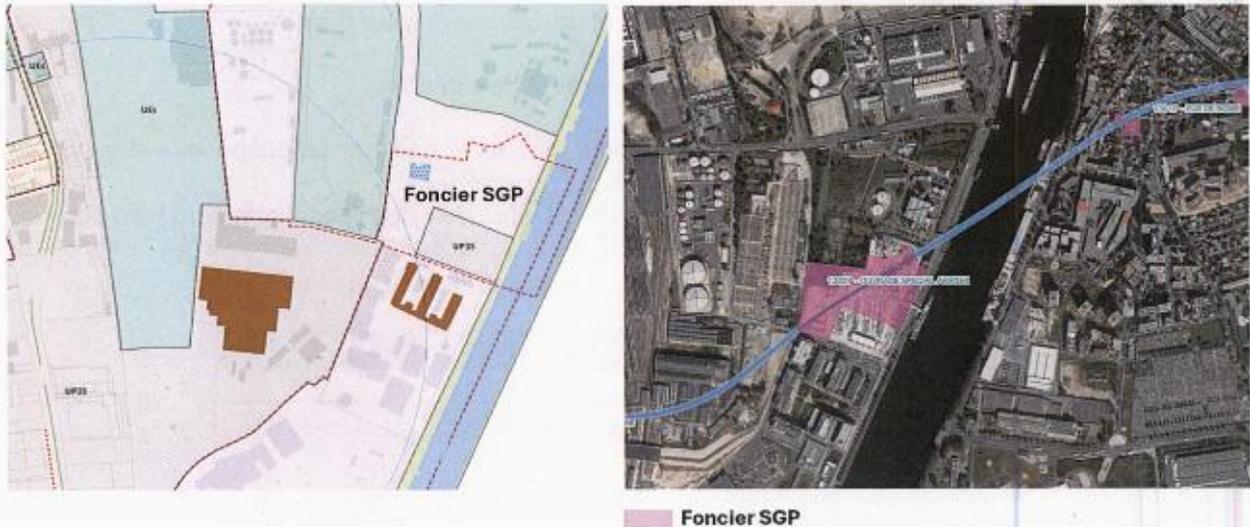
En appliquant les règles de stationnement prévues par le projet arrêté du PLUi, le parking se verrait augmenter d'environ 100 places.

Compte tenu de la présence des infrastructures de la ligne 15 sud, l'ajout de cette centaine de places supplémentaires n'est techniquement pas réalisable. De plus, cela ne nous semble pas en cohérence avec les objectifs de l'OAP et la proximité directe du projet avec des lignes de transports majeures du territoire. La SGP demande donc le maintien des règles actuellement en vigueur dans le périmètre de l'OAP.

Concernant les modalités de réalisation des places de stationnement vélos

Le projet d'Ecoquartier se conformera aux dispositions du décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif aux infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos auquel le PLUi fait référence en introduction des dispositions relatives au stationnement vélo en page 37 des dispositions communes.

3. Demandes relatives au foncier jouxtant l'ouvrage annexe du GPE 1302P sur la Commune de Vitry-sur-Seine



Extrait du plan de zonage annoté – Représentation des emprises SGP sur vue aérienne

La SGP a acquis pour les besoins du GPE une emprise adressée sur la rue Léon Mauvais sur laquelle elle construit l'ouvrage annexe 1302 P. Cette emprise est comprise dans les périmètres de deux OAP : Secteur des Ardoines et Secteur Gare Ardoines.

L'OAP du Secteur Gare Ardoines prévoit sur le foncier détenu par la SGP « l'amorce d'un parc métropolitain d'au moins 5 hectares ». Le foncier de la SGP a donc été retenu pour accueillir des aménagements à l'échelle métropolitaine dans ce secteur de projet des Ardoines.

L'emprise détenue par la SGP est pourtant en zonage UI « activités ».

Au regard des dispositions prévues dans l'OAP Secteur Gare Ardoines, il semble pertinent d'étendre le zonage de projet UP à la parcelle SGP afin de l'inscrire dans une dynamique de développement urbain coordonné et de faciliter ainsi une composition d'ensemble permettant la création du parc métropolitain.

Je vous remercie de prendre en compte ces observations.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Luc PROBERT
Directeur Juridique adjoint

Pour le Président du directoire et par délégation

La SGP souhaiterait des précisions sur l'application des règles prévues pour les commerces de détails et l'hôtel, non prévues par le décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif aux infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos, et notamment sur l'assiette à prendre en compte, notamment lorsqu'un immeuble n'est composé que d'un hôtel et de commerces (lot Carnot).

Concernant les modalités de réalisation de traitement des déchets

Le PLUi vient préciser les dimensions attendues pour les locaux « Ordures Ménagères » et ajoute un local « Encombrants » pour les constructions à usage d'habitation.

La SGP alerte sur les surfaces très importantes induites par ces dispositions, et notamment pour les programmations autres que l'habitation (4 m² x 2% de la surface de plancher totale de l'immeuble).

Pour la phase 2 de l'Ecoquartier, l'application de ces règles donnerait en effet :

En m ²	CENTRAL	GARE	CARNOT
OM	43	304	216
Encombrants	19	Sans objet	Sans objet

L'implantation de tels locaux au rez-de-chaussée des lots de la phase 2 nous interroge car ces surfaces, localisées directement sur la voie publique pour permettre la collecte et auxquelles s'ajoutent les locaux vélos, viendront au détriment des autres programmes à rez-de-chaussée. Par ailleurs, pour le lot Gare, entièrement en surplomb de la future gare de la ligne 15 sud, et le lot Carnot, partiellement en surplomb d'un local technique lié à la gare, dont les rez-de-chaussée sont contraints par des ouvrages déjà construits, la faisabilité de ces locaux en rez-de-chaussée ne sera pas possible. Une partie devra nécessairement se trouver en étage, au détriment du programme.

Compte-tenu du rythme de collecte plus important mis en place par la Ville de Cachan (trois collectes par semaine pour les ordures ménagères et deux pour les encombrants), la SGP demande que le périmètre de l'OAP Gare bénéficie d'une souplesse dans l'application de ces ratios.

La SGP est à la disposition des collectivités pour échanger à l'évolution de cette réglementation.

Concernant la gestion des eaux pluviales

Le règlement impose au « b. Desserte par les réseaux » des prescriptions de gestion d'eaux pluviales. Les volumes minimaux nécessaires à la régulation du débit de fuite sont stockés dans des bassins de « retenue » en surface (obligatoire) ou enterrés (sur demande d'autorisation).

Le lexique (page 15) donne une définition des bassins de rétention et de bassin de retenue. Or, la lecture des définitions du lexique ne nous semble pas claire. Il est indiqué qu'il est « *fortement conseillé qu'il prenne la forme d'un bassin de surface* » concernant le bassin de rétention.

Quant au bassin de retenue le bassin de retenue « *doit impérativement être à ciel ouvert* » en mode dérogatoire.

La SGP souhaite que soient précisées les définitions des bassins, et notamment si ces derniers doivent être en surface ou non.

En effet, le projet immobilier de la SGP étant réalisé en surplomb de la gare du GPE disposera de bassins en sous-sol. Aucun bassin en surface ne sera réalisé en raison de la présence de la gare au rez-de-chaussée et de ses infrastructures en sous-sol.