

Tramway T10

Antony - Clamart



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

**TRAMWAY T10
LA CROIX-DE-BERNY (ANTONY)
- PLACE DE GARDE (CLAMART)**

**DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE
PUBLIQUE**

**VALANT EVALUATION
DES INCIDENCES NATURA 2000
ET MISE EN COMPATIBILITE DES
DOCUMENTS D'URBANISME**

**PIECE G : ETUDE D'IMPACT SUR
L'ENVIRONNEMENT
- Chapitre 6**

VI. CHAPITRE 6 : ELEMENTS PERMETTANT D'APPRECIER LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES ET L'ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES, PRISE EN COMPTE DU SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

SOMMAIRE

VI. CHAPITRE 6 : ELEMENTS PERMETTANT D'APPRECIER LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES ET L'ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES, PRISE EN COMPTE DU SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE	1
VI.1. PREAMBULE	4
VI.2. SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (SDRIF).....	5
VI.2.1 Présentation du document	5
VI.2.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SDRIF	5
VI.3. SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT)	9
VI.3.1 Présentation du document	9
VI.3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SNIT.....	10
VI.4. SCHEMA REGIONAL DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS (SRIT) D'ILE-DE-FRANCE	10
VI.4.1 Présentation du document	10
VI.4.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SRIT.....	10
VI.5. PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE (PDUIF).....	11
VI.5.1 Présentation du document	11
VI.5.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PDUIF	11
VI.6. LE PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS (PLD) DES HAUTS-DE-BIEVRE.....	12
VI.6.1 Présentation du document	12
VI.6.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLD des Hauts-de-Bievre.....	12
VI.7. SCHEMA D'ENSEMBLE DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS...	13
VI.7.1 Présentation du document	13
VI.7.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le Schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris	13
VI.8. SCHEMA ET CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (SDT ET CDT) DE LA VALLEE SCIENTIFIQUE DE LA BIEVRE	14
VI.8.1 Présentation des documents.....	14
VI.8.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SDT et le CDT	14
VI.9. SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE), PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA) ET PLAN CLIMAT ENERGIE TERRITORIAL (PCET) DES HAUTS-DE-SEINE	15
VI.9.1 Présentation des documents.....	15
VI.9.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SRCAE, le PPA et le PCET	15
VI.10. ORIENTATIONS NATIONALES POUR LA PRESERVATION ET LA REMISE EN BON ETAT DES CONTINUITES ECOLOGIQUES	16
VI.10.1 Présentation du document	16
VI.10.2 Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques	16
VI.11. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE) D'ILE-DE-FRANCE	17
VI.11.1 Présentation du document	17
VI.11.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SRCE	18
VI.12. DOCUMENTS D'AMENAGEMENT DES FORETS DOMANIALES TRAVERSEES	20
VI.12.1 Présentation des documents.....	20
VI.12.2 Analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'aménagements ...	20
VI.13. SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) SEINE-NORMANDIE	22
VI.13.1 Présentation du document	22
VI.13.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE	24
VI.14. SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) DE LA BIEVRE.....	26
VI.14.1 Présentation du document	26
VI.14.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SAGE de la Bièvre	26
VI.15. ZONES MENTIONNEES AUX 1° A 4° DE L'ARTICLE L. 2224-10 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES	26
VI.15.1 Présentation du document	26

VI.15.2	Analyse de la compatibilité du projet avec les zones mentionnées aux 1° à 4° de l'article L. 2224-10 du Code Général des Collectivités Territoriales	26	VI.22.2	Analyse de la compatibilité du projet avec le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France	33
VI.16. SCHEMA REGIONAL DES CARRIERES ET SCHEMAS DEPARTEMENTAUX DE CARRIERES (SDC).....			VI.23. CONTRAT DE PROJETS ÉTAT-REGION D'ILE-DE-FRANCE		33
VI.16.1	Présentation des documents.....	27	VI.23.1	Présentation du document	33
VI.16.2	Analyse de la compatibilité du projet avec le schéma régional des carrières et les Schémas Départementaux de Carrières.....	27	VI.23.2	Analyse de la compatibilité du projet avec le CPER.....	33
VI.17. PLANS DE PREVENTION DES RISQUES MOUVEMENTS DE TERRAIN (PPRMT)			VI.24. CONTRAT PARTICULIER REGION ILE-DE-FRANCE - DEPARTEMENT HAUTS-DE-SEINE (CPRD).....		33
VI.17.1	Présentation du document	27	VI.24.1	Présentation du document	33
VI.17.2	Analyse de la compatibilité du projet avec les PPRMT	27	VI.24.2	Analyse de la compatibilité du projet avec le CPRD.....	34
VI.18. PLAN NATIONAL DE PREVENTION DES DECHETS (PNPD) ET PLANS REGIONAUX D'ELIMINATION DES DECHETS			VI.25. PLAN LOCAL D'URBANISME		34
VI.18.1	Présentation des documents.....	28	VI.25.1	Présentation du document	34
VI.18.2	Analyse de la compatibilité du projet avec les plans de prévention des déchets	28	VI.25.2	Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Clamart	39
VI.19. PLAN DE GESTION DU RISQUE INONDATION (PGRI) DU BASSIN SEINE-NORMANDIE			VI.25.3	Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU du Plessis-Robinson	49
VI.19.1	Présentation du document	30	VI.25.4	Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Châtenay-Malabry	56
VI.19.2	Analyse de la compatibilité du projet avec le PGRI du bassin Seine-Normandie	30	VI.25.5	Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU d'Antony	69
VI.20. ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER (ZPPAUP) DE CLAMART					
VI.20.1	Présentation du document	31			
VI.20.2	Analyse de la compatibilité du projet avec la ZPPAUP de Clamart	31			
VI.21. SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)					
VI.21.1	Présentation du document	32			
VI.21.2	Analyse de la compatibilité du projet avec le SCoT	32			
VI.22. LE PLAN DE MOBILISATION POUR LES TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE.....					33
VI.22.1	Présentation du document	33			

VI.1. PREAMBULE

Le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements mentionne la nécessité de présenter « les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17 [du code de l'environnement], et la prise en compte du Schéma Régional de Cohérence Ecologique dans les cas mentionnés à l'article L.371-3 ».

Parmi l'ensemble des plans, schémas et programmes précités, seuls les suivants ont été étudiés :

- le Schéma National des Infrastructures de Transport prévu par l'article L. 1212-1 du code des transports,
- le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France prévu par l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements et les régions,
- le Schéma Régional des Infrastructures de Transport de la Région Ile-de-France prévu par l'article L. 1213-1 du Code des Transports,
- le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France prévu par les articles L.1214-1 et L.1214-9 du Code des Transports,
- le Plan Local de Déplacements des Hauts-de-Bièvre prévu par l'article L.1214-30 du Code des Transports,
- le Schéma d'ensemble du Grand Paris prévu par les articles 2 et 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- le Schéma et le Contrat de Développement Territorial (SDT et CDT) de la Vallée Scientifique de la Bièvre prévus par l'article 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France prévu par l'article L.222-1 du Code de l'Environnement, le Plan de Protection de l'Atmosphère et le Plan Climat Energie Territorial des Hauts de Seine,
- les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques prévues à l'article L. 371-2 du code de l'environnement,
- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile-de-France prévu par l'article L.371-3 du Code de l'Environnement,
- les Documents d'aménagements des forêts domaniales traversées mentionnées dans l'article L.122-2 du Code Forestier,
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine – Normandie prévu par les articles L.212-1 et L.212-2 du Code de l'Environnement,

- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Bièvre prévu par les articles L.212-3 à L.212-6 du Code de l'Environnement,
- les zones mentionnées aux 1° à 4° de l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales,
- le Schéma régional des carrières [et Schéma Départemental des Carrières (SDC)] mentionné à l'article L. 515-3 du code de l'environnement,
- le Plan National de Prévention des Déchets (PNPD) et les plans régionaux d'élimination des déchets prévus aux articles L. 541-11 et suivants du Code de l'Environnement, le Plan de Gestion des Risques d'Inondation prévu par l'article L. 566-7 du code de l'environnement,
- les Périmètres de Prévention du Risque Mouvement de Terrain lié aux anciennes carrières pris en application de l'ancien article R.111-3 du Code de l'Urbanisme, valant de plans de prévention du risque carrière, prévus par l'article L.562-1 du Code de l'Environnement,
- la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de Clamart prévue par l'article L. 642-1 du Code du Patrimoine,
- le Schéma de Cohérence Territorial,
- le Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France approuvé en juin 2009 et complété par le métro automatique du Grand Paris Express, suite à la signature du protocole d'accord entre l'État et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013,
- le Contrat de projets entre l'Etat et la Région Ile-de-France prévu par l'article 11 de la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982,
- le Contrat particulier entre la Région Ile-de-France et le Département Hauts-de-Seine prévu par l'article 11 de la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982,
- le Plan Local d'Urbanisme de Clamart,
- le Plan Local d'Urbanisme du Plessis-Robinson,
- le Plan Local d'Urbanisme de Châtenay-Malabry,
- le Plan Local d'Urbanisme d'Antony.

Les plans, schémas et programmes qui n'ont pas été retenus ne l'ont pas été pour les deux raisons suivantes :

- soit ils n'existent pas sur le territoire du projet,
- soit ils existent mais il a été jugé qu'ils n'étaient pas de nature à interférer avec le projet au regard de leur vocation et de la localisation et des caractéristiques du projet.

VI.2. SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (SDRIF)

VI.2.1 Présentation du document

Le SDRIF est un document qui définit, pour l'horizon 2030, une politique territoriale à l'échelle de la région Ile-de-France en termes d'aménagement de l'espace et de développement urbain et démographique. Il définit à ce titre un ensemble d'ambitions et de moyens pour développer une région plus dynamique et plus solidaire, dans toutes ses dimensions : habitat, transports, développement économique, préservation de l'environnement, implantation des grandes infrastructures et des équipements d'importance régionale. Il constitue également un projet d'ensemble pour les différents acteurs franciliens.

Le SDRIF 2030 a été adopté par délibération du Conseil Régional du 18 octobre 2013 et approuvé par décret du 27 décembre 2013. Il remplace ainsi l'ancien SDRIF de 1994 dont la révision avait été lancée en 2005.

Le SDRIF 2030 promeut la solidarité et l'attractivité dans le respect des ressources territoriales. Cette vision stratégique de la région Ile-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- **relier-structurer** : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité,
- **polariser-équilibrer** : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire,
- **préserver-valoriser** : la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées.

A noter que le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement. Le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local. Il n'a pas vocation à se substituer aux servitudes de natures diverses qui pourraient s'imposer localement et qui devront être prises en compte par les collectivités.

VI.2.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SDRIF

Pour accompagner le projet régional, le réseau de transports collectifs doit ainsi être renforcé en assurant, notamment, le développement d'un ensemble de lignes de tramway et la réalisation de TCSP structurants en appui des projets urbains. Ainsi, le SDRIF 2030 mentionne, dans sa programmation des projets de transport, la «Réalisation du tramway Antony-Clamart puis prolongement à Issy ou Clamart» afin de répondre à l'objectif de relier et structurer. Ce projet est représenté dans la Carte de Destination Générale du SDRIF sous la forme d'un tracé déjà défini, catégorisé comme «réseau de transport collectif de niveau territorial».

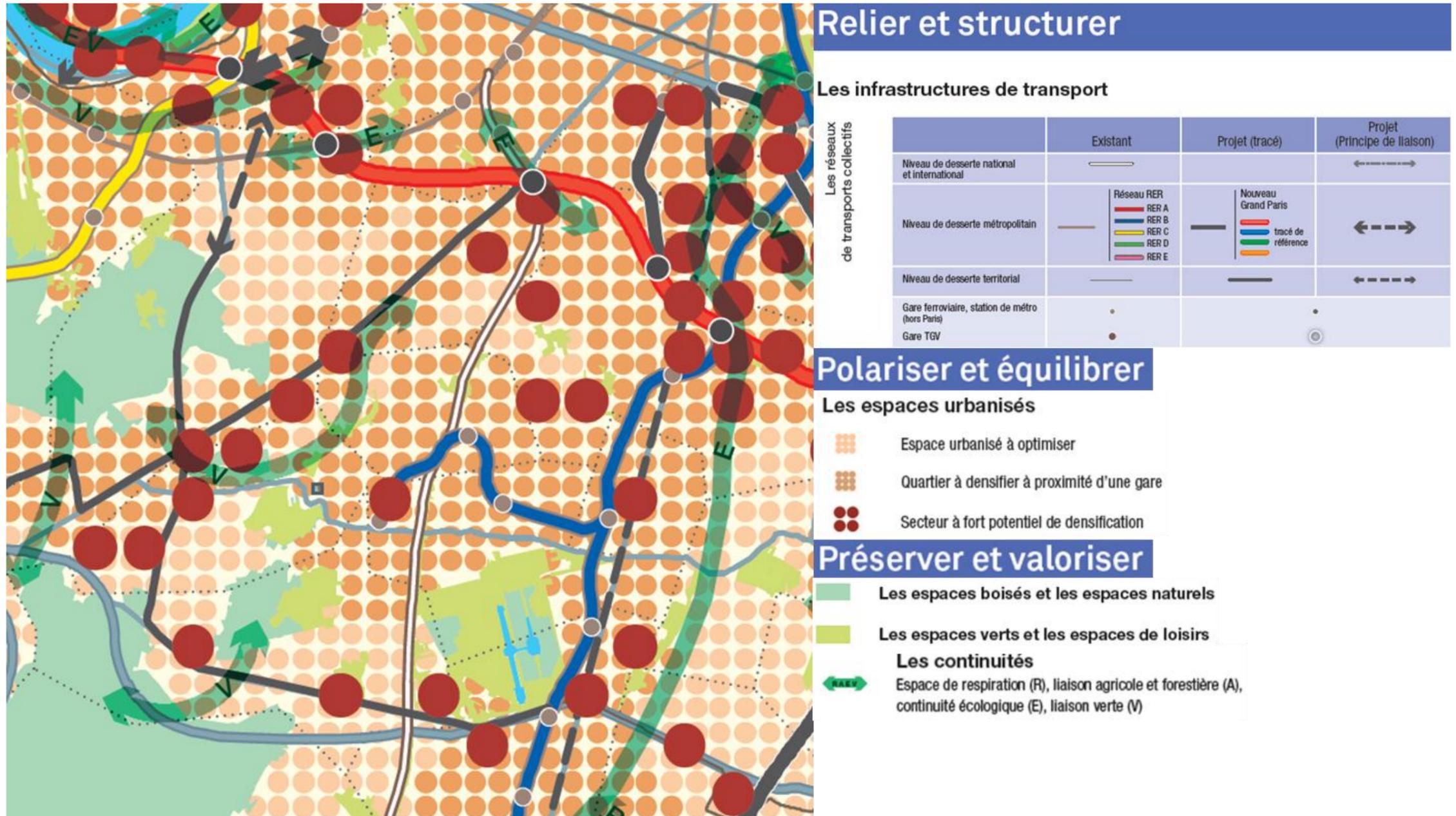


Illustration 1. Extrait de la Carte de Destination Générale du SDRIF 2030, source : SDRIF 2030

Or, le document reprenant les «Orientations Réglementaires» (Pièce 3 du SDRIF 2030) spécifie les orientations suivantes :

VI.2.2.1.A Dans la partie relative aux infrastructures de transport

Il est indiqué que les espaces nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure de transport dont les tracés sont représentés sur la Carte de Destination Générale (comme c'est le cas du tramway T10) font l'objet de réserves ou de mesures de sauvegarde, y compris pour les gares et installations y afférant.

L'implantation de la plateforme tramway dans le territoire francilien est donc compatible avec le SDRIF 2030 pour sa partie relative aux infrastructures de transport.

VI.2.2.1.B Dans la partie relative aux espaces boisés et aux espaces naturels

Il est spécifié que les espaces naturels, les bois et forêts représentés sur la Carte de Destination Générale (incluant les forêts de Meudon (comprenant le bois de Clamart) et de Verrières-le-Buisson) des différentes parties du territoire doivent être préservés.

Il est toutefois précisé que le passage des infrastructures est autorisé, à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement des continuités.

D'autres projets peuvent également être rendus possibles à titre exceptionnel, **en l'absence de tout autre lieu d'implantation**, notamment dans les espaces urbanisés, **sous réserve des compensations prévues pour les espaces boisés**. Les aménagements et constructions doivent être **économiques en espace et veiller à une bonne intégration environnementale et paysagère**, notamment par le maintien ou la restauration des continuités écologiques.

Dans le cadre des études d'insertion du tramway T10, une attention particulière a donc été apportée pour répondre aux ambitions du SDRIF.

o Plateforme du tramway

La plateforme du tramway T10 s'insère sur une voirie routière existante en forêt de Meudon, mais sa mise en œuvre implique l'élargissement de l'emprise globale des voies routières. Des impacts sur les talus boisés, dans la forêt de Meudon, seront donc inévitables. Cet itinéraire empruntant la RD2 était le seul réellement pertinent en réponse aux besoins de desserte identifiés, comme expliqué dans le chapitre IV.4. « Variantes étudiées et solution retenue » de l'étude d'impact et celui permettant une insertion la moins impactante du point de vue foncier car sur une large voirie.

Deux solutions ont été envisagées pour contenir les terres le long de la RD2 côté Est sur 800m environ (la rive ouest n'étant pas impactée) :

- un mur de soutènement de plusieurs mètres de haut,
- un talus, décalé par rapport au talus actuel.

Bien que la solution du talus nécessite un élargissement global de l'emprise sur les talus boisés, cette dernière permet une meilleure intégration paysagère et environnementale, et une meilleure continuité écologique. En effet, les talus impactés seront re-végétalisés sur le principe d'une lisière étagée. En revanche, la création de murs de soutènement de grande hauteur aurait été considérée inacceptable d'un point de vue paysager et écologique. La solution de décaler le talus Est de la RD2 est donc la seule solution satisfaisante.

o Voie verte

Deux variantes d'aménagements destinés aux modes actifs ont été étudiées pour accompagner le parcours du tramway sur la RD 2 dans la forêt de Meudon :

- une voie verte le long de la plateforme du tramway,
- une voie verte à travers la forêt via le chemin du Vieux Cimetière.

L'insertion d'une voie pour les modes actifs à travers la forêt a été choisie car ce trajet minimise l'impact forestier le long de la RD2 en réutilisant au maximum des emprises et aménagements existants (ce chemin étant déjà partiellement aménagé et éclairé). En outre, la route du Vieux Cimetière est située dans un secteur à proximité du « Parc forestier » qui est déjà en partie aménagé : circuits de promenades, espaces de loisirs.

o SMR

L'implantation du SMR sur une emprise de la forêt domaniale de Verrières induit la destruction d'un espace boisé identifié sur la Carte de Destination Générale du SDRIF (Pièce complémentaire des «Orientations Réglementaires»). Cette implantation a été retenue car c'était la seule solution répondant aux différents critères incontournables de choix du site : les raisons justifiant ce choix sont détaillées dans le chapitre 5 « Esquisse des principales solutions de substitution et raisons pour lesquelles le présent projet a été retenu » de l'étude d'impact.

En effet, l'étude sur les sites possibles d'implantation du SMR a débuté en 2008. Douze sites ont ainsi été étudiés. La pression foncière est forte autour du projet générant ainsi des difficultés à trouver des parcelles disponibles présentant une surface suffisante. Quatre parcelles (site situé à proximité du Parc de Sceaux, sites du Stade Hunnebelle et de la zone de loisirs Chemin du Parc à Clamart près du cimetière intercommunal, et site du Parc des sports du Plessis-Robinson) ont été écartées dès les premières phases d'études pour les raisons d'enjeux patrimoniaux et de constructions et rénovations récentes ou futures d'équipements publics.

Ensuite, une analyse multicritères a été réalisée sur les sites restant, qui a conduit à écarter six sites (Jean Longuet, Novéos-Siemens, ONF Clamart, ONF Est, et ONF Sud) pour les raisons principales suivantes : topographie trop contraignante, présence d'installations sportives et culturelles récentes, forme de la parcelle inadaptée à l'implantation des fonctionnalités nécessaires, éloignement trop important par rapport à la ligne générant un surcoût et des aléas d'exploitation du tramway, impact sur

des habitations et équipements à proximité, etc. A l'issue de cette analyse, seuls deux sites ont été retenus pour faire l'objet d'une étude de faisabilité approfondie : une parcelle située dans la ZA Noveos au Plessis-Robinson et une parcelle appartenant à la DRIAAF et située au Nord du carrefour du 11 Novembre 1918 à Châtenay-Malabry.

Parmi ces 2 parcelles, la parcelle « Novéos » au Plessis-Robinson a été écartée pour les raisons suivantes :

- capacité du site insuffisante, générant des risques d'interruption de trafic liés à des fragilités d'exploitation du site et des conditions de travail complexes pouvant dégrader la qualité de service en ligne (travail de nuit et dominical, difficulté à faire face aux pointes d'activités),
- réalisation d'un programme mixte inenvisageable sur le site,
- surcoûts liés au remblaiement du site à réaliser et aux surcoûts d'exploitation.

Par conséquent, les études de faisabilité ont conclu que l'insertion du Site de Maintenance et de Remisage sur la parcelle de terrain appartenant à la DRIAAF et exploitée par l'ONF, au Nord du carrefour du 11 Novembre 1918, sur la commune de Châtenay-Malabry était la seule envisageable pour répondre aux besoins. En effet, les capacités du site sont suffisantes pour garantir une exploitation optimale de la ligne : nombre de voies de maintenance et de remisage suffisantes, exploitation robuste et fiable.

L'emplacement du SMR génère des impacts sur la faune, la flore et le boisement, qui seront réduits au maximum grâce à une conception la plus compacte possible pour minimiser l'emprise.

Le site, positionné sur un délaissé de la forêt domaniale de Verrières, présente un caractère boisé. Son utilisation requerra donc la mise en place de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, au titre de l'impact du défrichage sur l'exploitation forestière, la biodiversité et le cadre de vie. Les mesures qui seront mises en œuvre sont décrites dans le chapitre 3 de la présente Etude d'Impact sur l'environnement : « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen, long terme et mesures pour éviter, réduire et/ou compenser ».

Notamment, les mesures d'évitement et de réduction des impacts suivantes sont proposées :

Le choix d'une localisation au nord de la parcelle a permis d'éviter un certain nombre d'impacts environnementaux (notamment l'impact sur la seconde zone humide localisée au Sud de la parcelle, et l'impact sur plusieurs arbres à cavités plutôt implantés au sud et représentant des habitats potentiels pour les chiroptères), et de préserver une zone boisée unie la plus grande possible au sud de la parcelle.

Une démarche volontariste sur la conception du bâtiment du point de vue de l'insertion paysagère et environnementale.

Une intégration paysagère de qualité des infrastructures et bâtiments sera réalisée grâce au lancement d'un concours d'architecture. La qualité environnementale du SMR sera favorisée dans le cadre d'une démarche de certification de l'ensemble du bâtiment (zones industrielle et tertiaire) et de labellisation BEPOS Effinergie de la zone tertiaire du bâtiment.

De plus, une démarche spécifique a été engagée pour compenser les effets du projet sur l'environnement : cette démarche et les mesures compensatoires des impacts résiduels proposées sont également décrites au chapitre 3 de la présente Etude d'Impact sur l'environnement.

Les incidences de l'insertion de l'infrastructure sur les continuités écologiques identifiées sont traitées dans le paragraphe ci-dessous dans la partie relative aux continuités écologiques et liaisons vertes.

En cela, la réalisation de la plateforme du tramway et du site de maintenance et de remisage est compatible avec le SDRIF 2030 pour sa partie relative aux espaces boisés et aux espaces naturels, en ce sens qu'il n'a pas été identifié d'autre site en capacité de recevoir les infrastructures nécessaires au tramway T10, qu'une recherche approfondie de compensations de qualité est en cours, en adéquation avec les impacts résiduels du projet sur l'environnement, et qu'une démarche ambitieuse d'intégration paysagère et environnementale est envisagée.

VI.2.2.2 DANS LA PARTIE RELATIVE AUX CONTINUITES ECOLOGIQUES ET LIAISONS VERTES

Le tracé du tramway intercepte deux liaisons vertes (au niveau de la RD 2 et de la forêt de Meudon, et de la RD 986 entre la forêt de Verrières et le Vallée aux Loups) identifiées sur la Carte de Destination Générale. Les liaisons identifiées sur la carte représentent les segments à enjeux pour pérenniser l'intégralité des continuités principales d'intérêt régional ou suprarégional du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), là où un conflit potentiel apparaît au regard des projets de changement d'affectation des sols.

Ces continuités doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait remettre en cause leur pérennité, leur rétablissement doit être favorisé à l'occasion d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain. Dans le cadre de la réalisation de projets d'infrastructures, le SDRIF rappelle la nécessité d'être particulièrement vigilant pour éviter, et le cas échéant **pour réduire (ou à défaut compenser) l'impact des infrastructures sur ces dernières. Les impacts et mesures associés à cette thématique sont détaillés au chapitre III « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme et mesures pour éviter, réduire et/ou compenser » de l'Etude d'Impact.**

Le projet étant implanté sur des voies routières existantes, sur la majeure partie du linéaire il n'accentue pas les coupures écologiques existant actuellement.

Le tramway intercepte une liaison verte au niveau de la RD2 et au niveau de la RD9886, mais n'accentue pas l'impact sur la liaison verte, s'agissant de voiries routières existantes.

En forêt de Meudon, la mise en œuvre du tramway T10 implique l'élargissement de l'emprise globale des voies routières, ce qui impacte l'espace boisé par le décalage du talus côté est. La coupure actuelle générée par la RD2 étant identifiée comme un enjeu dans le SRCE, la solution technique retenue a

privilegié le décalage des talus à des murs de soutènements, et un traitement adéquat des talus (lisière étagée) sera mis en place pour favoriser les franchissements par l'avifaune et les chiroptères.

Les espèces inventoriées sur les parcelles de part et d'autre de la RD2 sont des espèces isolées et principalement ubiquistes (qui se développent dans un large spectre de milieux). Ces espèces, à l'exception des chiroptères et de l'avifaune, possèdent de faibles capacités de déplacement (par exemple les Tritons peuvent se déplacer de 500 m maximum) et ne sont donc pas naturellement amenées à franchir les routes existantes.

En cela l'insertion de la plateforme tramway est compatible avec le SDRIF 2030 pour sa partie relative aux continuités écologiques et liaisons vertes.

Le projet est donc compatible avec le SDRIF 2030.

VI.3. SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT)

VI.3.1 Présentation du document

Le code des transports précise que le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) fixe les orientations de l'Etat concernant :

- l'entretien, la modernisation et le développement des réseaux relevant de sa compétence,
- la réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels,
- les aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.

Il sert de référence à l'Etat et aux collectivités territoriales pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en matière d'infrastructures de transport. Il veille à la cohérence globale des réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie.

Enfin, il favorise les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en favorisant notamment, à l'échelle locale, l'amélioration des déplacements dans les aires métropolitaines.

Un projet de SNIT a été rédigé en octobre 2011. Il comprenait de nombreux projets de liaisons ferroviaires, routières et fluviales ainsi que des opérations d'intervention sur les réseaux existants. Il prévoyait notamment 245 milliards d'euros d'investissements sur 25 ans. Le niveau de participation de l'Etat nécessaire était de l'ordre de 90 milliards d'euros, alors que les dépenses annuelles de l'Etat pour les infrastructures sont de l'ordre de 2 milliards ; de même le SNIT prévoit 56 milliards d'euros à la charge des collectivités locales, ce qui n'est pas à l'échelle des finances locales.

Ce projet de SNIT n'étant pas compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques, le gouvernement a décidé la mise en place d'une mission composée de parlementaires et de personnalités qualifiées afin de construire une vision des transports donnant la priorité aux transports du quotidien, souhaitant ainsi la mise en place d'un **schéma national de mobilité durable**, contenant les principales orientations à court, moyen et long termes, d'une politique des transports soutenable et tournée vers l'usager.

Le rapport Mobilité 21 « pour un schéma national de mobilité durable », établi par la commission SNIT, a été remis le 27 juin 2013. Ce rapport présente plus d'une vingtaine de recommandations pour une mobilité durable articulées autour de quatre axes principaux :

- Axe 1 : garantir la qualité d'usage des infrastructures de transport,
- Axe 2 : rehausser la qualité de service du système de transport,
- Axe 3 : améliorer la performance d'ensemble du système ferroviaire,
- Axe 4 : rénover les mécanismes de financement et de gouvernance du système de transport.

Enfin, pour répondre à ces objectifs, la commission a proposé une hiérarchisation en trois groupes des projets de l'Etat qui n'ont pas vocation à relever des programmations pluriannuelles que constituent les Contrats de Projets Etat-régions, l'engagement national pour le fret ferroviaire ou les programmes de modernisation des itinéraires routiers.

VI.3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SNIT

Le projet de tramway T10 étant inscrit au CPER, il ne fait donc pas partie des projets listés dans le rapport Mobilité 21.

Cependant, le projet de tramway T10 est cohérent avec l'axe 2, la commission « préconisant de poursuivre le soutien au développement des mobilités propres et du fret ferroviaire de proximité » et en participant à « l'essor d'une mobilité urbaine innovante et propre ».

Par ailleurs, le projet répondait aussi à l'action TC2 « Soutenir le développement des transports collectifs en Île-de-France » du projet de SNIT d'octobre 2011. Le projet de SNIT citait par ailleurs, dans sa partie relative aux projets franciliens de développement des transports collectifs notamment le réseau de transport du Grand Paris, mais aussi les projets de tramways renforçant son maillage en offrant des projets complémentaires structurants.

Le projet est donc cohérent avec le rapport Mobilité 21 et le projet de SNIT d'Octobre 2011.

VI.4. SCHEMA REGIONAL DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS (SRIT) D'ILE-DE-FRANCE

VI.4.1 Présentation du document

La loi du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, qui organise au profit des Régions de nouvelles compétences, crée plusieurs schémas sectoriels dont le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), en lieu et place du Schéma régional des transports. Elle précise que le SRIT constitue le volet « Infrastructures et transports » du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire, qu'il est compatible avec les « schémas de services collectifs » et qu'il coordonne les volets « Transports de voyageurs » et « Transports de marchandises ».

VI.4.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SRIT

En Île-de-France, le SDRIF vaut SRIT.

Le projet étant compatible avec le SDRIF (Cf. paragraphe VI.2), il l'est donc avec le SRIT.

VI.5. PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE (PDUIF)

VI.5.1 Présentation du document

Le PDUIF est un document de planification qui définit les principes de l'action publique permettant d'atteindre **un équilibre durable entre les besoins de mobilité et les enjeux de protection de l'environnement et de la santé**. Pour cela, il coordonne les politiques de déplacements tant des personnes que des marchandises à l'échelle de la région. Aux termes de l'article L.1214-10 du Code des Transports, le PDUIF doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France prévu à l'article L.141-1 du Code de l'Urbanisme.

Le Conseil Régional a arrêté un projet de nouveau PDUIF à l'horizon 2020 le 16 février 2012. Soumis à enquête publique du 15 avril 2013 au 18 mai 2013, le projet de PDUIF a reçu un avis favorable de la commission d'enquête en septembre 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Le Préfet de région a signé l'avis favorable de l'État, le 5 juin 2014. Le PDUIF a été définitivement approuvé à 19 juin 2014, par le Conseil Régional.



Le PDUIF décline un plan d'actions concernant l'ensemble des modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo), les politiques de stationnement ou d'exploitation et de sécurité routière, ainsi que le transport de marchandises.

Les actions ainsi identifiées dans le PDUIF constituent des leviers tant à l'échelle de la région métropolitaine qu'à une échelle de proximité. L'enjeu est de favoriser les mobilités qui répondent au mieux aux besoins des usagers et de favoriser les changements de comportements au profit d'une mobilité durable.

A chaque action de ce plan sont associés un chef de file institutionnel, un calendrier de mise en œuvre ainsi que des modalités de financements précises. Les projets et dispositifs qu'il cite ont vocation à se réaliser à l'horizon 2020.

Il constitue en cela une déclinaison aboutie du volet déplacements du SDRIF, dès à présent en cours de mise en œuvre.

VI.5.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PDUIF

Les actions préconisées dans le PDUIF favorisent les modes actifs, une augmentation de l'attractivité des transports en commun, une optimisation du partage de la voirie et une rationalisation des flux de marchandises.

Le projet de tramway T10 est inscrit dans le plan d'action du projet de PDUIF, modifié suite à enquête publique en 2013 (Action 2.3 : tramway et TZE, une offre de transport structurante), en tant que « tramway Croix-de-Berny-Clamart ». Il est situé dans un secteur aujourd'hui principalement desservi par

des bus, en lien avec des axes structurants régionaux. Il permettra d'augmenter la part modale des transports en commun et répond, en ce sens, aux objectifs de mobilité durable affichés par le PDUIF.

De plus, la requalification des voies lors de l'arrivée du tramway favorisera les modes actifs et permettra d'optimiser le partage de l'espace public. En outre, en accompagnement du projet de tramway, sera créée une voie verte en adaptant la route du Vieux Cimetière dans la forêt de Meudon. De plus, des espaces de stationnement Véligo seront implantés dans le cadre du projet et en fonction des contraintes d'emprises au niveau des stations du tramway T10 et des terminus à moins de 70 mètres du quai du tramway.

Le projet est donc compatible avec le PDUIF.

VI.6. LE PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS (PLD) DES HAUTS-DE-BIEVRE

VI.6.1 Présentation du document

Le Plan Local de Déplacements (PLD) a pour objectif d'organiser au mieux les différents modes de déplacements. Il décline et précise le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) élaboré par la Région Ile-de-France, à un niveau plus local.

Le PLD des Hauts-de-Bièvre a été approuvé le 29 mars 2011. En tout état de cause, le PLD doit nécessairement être compatible avec le PDUIF.

Le Plan Local de Déplacement de 2011, toujours en vigueur, reprend les quatre objectifs généraux de l'ancien PDUIF et les a déclinés localement en huit objectifs eux-mêmes repris dans 31 actions à mettre en œuvre. Le PLD identifie aussi les maîtres d'ouvrages, les échéances et les financeurs de ces différentes actions.

VI.6.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLD des Hauts-de-Bièvre

Le diagnostic territorial met en avant les objectifs suivants :

- améliorer l'accès aux zones d'activité,
- mieux relier les villes membres et l'agglomération aux territoires voisins,
- améliorer les transports collectifs et les circulations douces,
- améliorer l'accessibilité du territoire.

Par ailleurs, le projet de tramway T10 est identifié dans le document, comme un projet à moyen terme (2010-2012), sous le nom de « tramway Croix du Sud » entre la Croix de Berny et l'hôpital Bécclère à Clamart, empruntant l'avenue de la Division Leclerc (D986) à Châtenay-Malabry et l'avenue Langevin (D2) au Plessis Robinson. Il est aussi précisé qu'à plus long terme, ce tramway devrait être prolongé vers Issy-les-Moulineaux (T2).

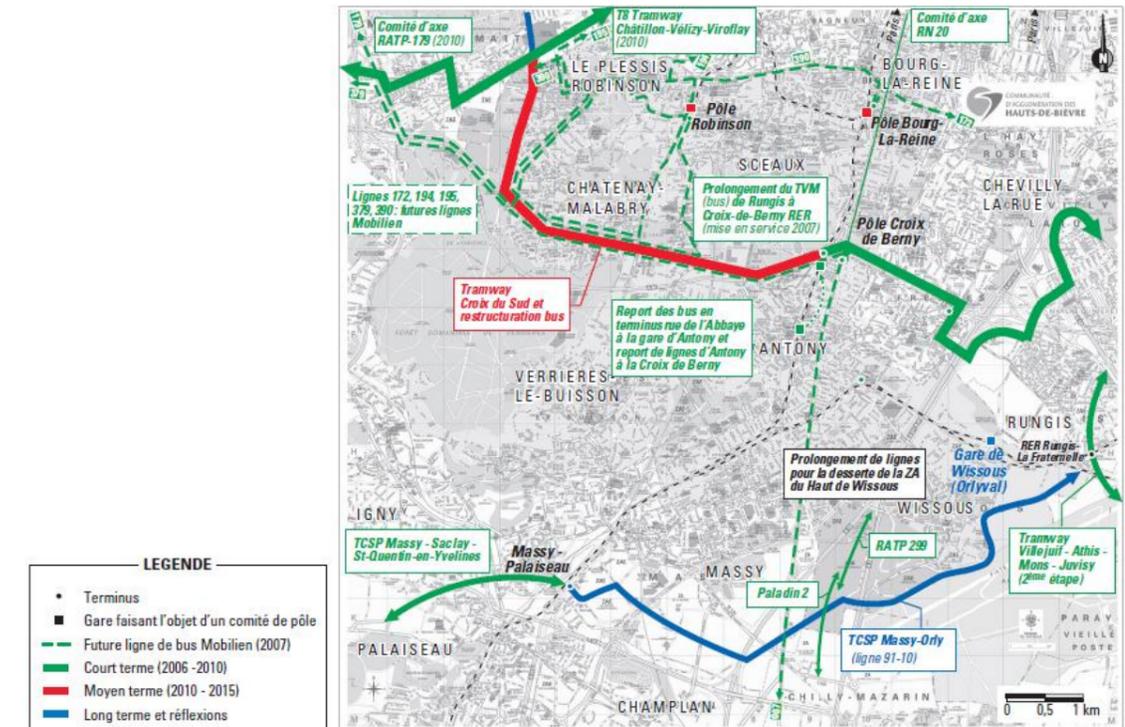


Illustration 2. Extrait du Plan Local de Déplacement des Hauts-de-Bièvre, source : PLD des Hauts-de-Bièvres

Enfin, le PLD décrit les objectifs particuliers de l'accompagnement du « tramway Croix-de-Berny – Clamart » par la restructuration des réseaux de bus :

- optimiser et adapter la desserte bus avec l'arrivée du tramway Croix-de-Berny – Clamart,
- limiter les doublons entre le tramway et les bus,
- un réseau TC organisé autour du T6 et du tramway Croix-de-Berny - Clamart, des lignes de bus Mobilien et des lignes circulant sur les axes forts,
- sur l'axe du tramway Croix-de-Berny - Clamart, les doublons entre tramway et bus n'apportent pas d'améliorations significatives et sont à éviter (production kilométrique élevée, problèmes pour prioriser les bus),
- avec cette nouvelle offre, le rabattement de Châtenay-Malabry vers le RER se fait essentiellement à la gare de Croix-de-Berny plutôt qu'à celle de Robinson,
- la desserte bus s'effectue depuis les pôles d'échanges avec le tramway, aménagés pour faciliter les correspondances.

Le projet est donc compatible avec le PLD des Hauts-de-Bièvre.

VI.7. SCHEMA D'ENSEMBLE DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

VI.7.1 Présentation du document

La Loi relative au Grand Paris (Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010) définit le Grand Paris comme «un projet urbain, social et économique d'intérêt national» qui vise à promouvoir «le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale» afin de renforcer l'attractivité de la région Capitale et de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Afin d'unir les grands territoires stratégiques de la région Ile-de-France et de réduire les déséquilibres sociaux et territoriaux, la loi prévoit que le projet du Grand Paris s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont la réalisation est confiée à la Société du Grand Paris et le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Le débat public relatif au réseau de transport public du Grand Paris s'est déroulé du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011 et le réseau de transport du Grand Paris a été confirmé par décret du 24 août 2011.

Par ailleurs, le gouvernement a initié le 1^{er} septembre 2012 une mission d'évaluation des coûts du projet de mise en place du réseau de transport afin de proposer un nouveau calendrier de réalisation du réseau de transport, faisable techniquement et financièrement soutenable. Les conclusions de cette mission ont été rendues le 13 décembre 2012 et ont abouti à la mise en place d'un nouvel échéancier de réalisation du réseau de transport permettant d'articuler de manière cohérente la réalisation de nouvelles lignes de métro automatique, de nouveaux projets de transport, d'extension et de modernisation de l'existant

VI.7.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le Schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris

Le projet de tramway T10 est identifié dans :

- le Schéma d'ensemble originel du Grand Paris sous le nom de «Tramway Croix-de-Berny – Clamart – Issy», son extension potentielle à Issy-les-Moulineaux étant prévue en interconnexion avec la Gare de Fort d'Issy-Vanves-Clamart du métro automatique,
- le projet de Nouveau Grand Paris identifie toujours le projet de tramway sous le nom «Tramway Antony-Clamart», avec une enquête publique prévue en 2014 et une mise en service avant 2025.

Le projet est donc bien identifié dans le Schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris.

VI.8. SCHEMA ET CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (SDT ET CDT) DE LA VALLEE SCIENTIFIQUE DE LA BIEVRE

VI.8.1 Présentation des documents

L'aire d'étude se situe sur le territoire du SDT de la Vallée Scientifique de la Bièvre (VSD) dans lequel prend place le Contrat de Développement Territorial Sciences et Santé – VSB.

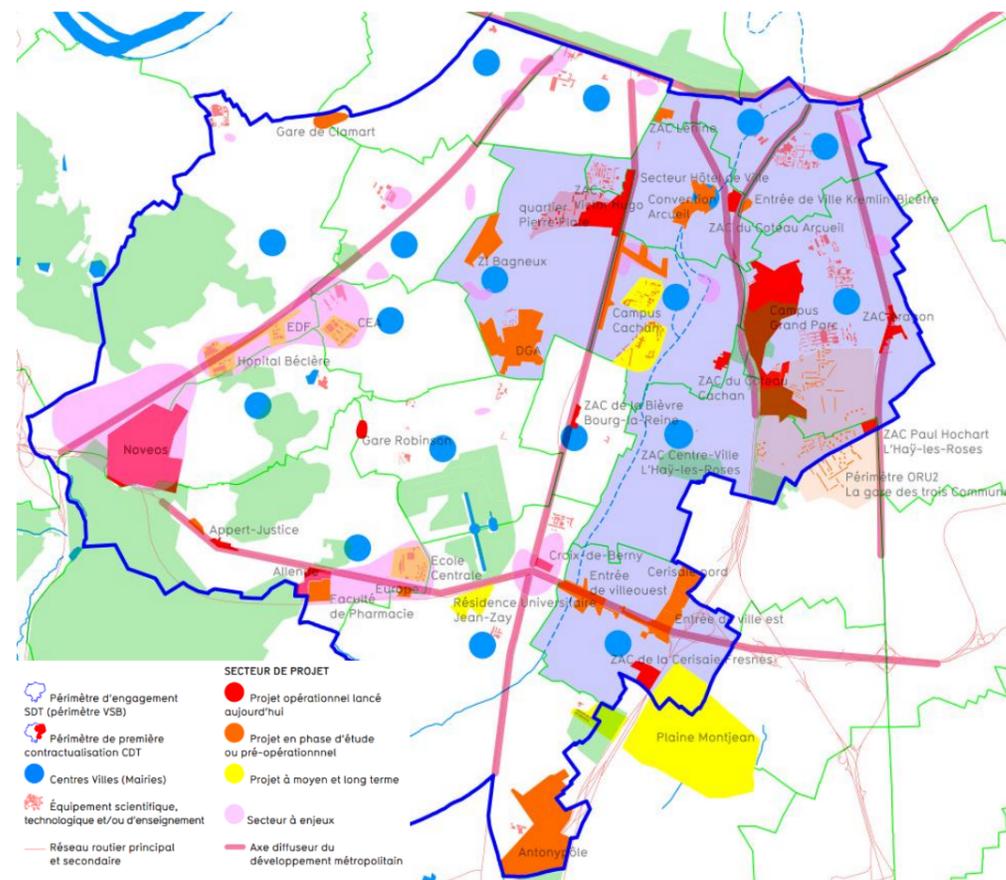


Illustration 3. Cartographie du Schéma de Développement Territorial Vallée Scientifique de la Bièvre, source : SDT Vallée Scientifique de la Bièvre

En même temps que les nouvelles lignes de métro, pour permettre l'articulation entre les projets de transports du Grand Paris et les projets de développement qu'il va générer ou intensifier, l'Etat a proposé aux collectivités locales impactées par ces infrastructures – c'est notamment le cas pour la Vallée Scientifique de la Bièvre, avec l'implantation de 9 nouvelles gares dans son périmètre – d'élaborer un Schéma de Développement Territorial et, pour les grandes opérations d'urbanisme d'envergure métropolitaine, un Contrat de Développement Territorial (CDT). Les projets et partenariats

définis dans le Contrat de Développement Territorial sont adossés à la stratégie de développement durable du territoire, portée par les collectivités locales, au plan communal et intercommunal, en conformité avec les orientations du SDRIF. A l'échelle du périmètre de la Vallée Scientifique de la Bièvre, elle est exprimée dans un document fédérateur, dénommé Schéma de Développement Territorial (SDT).

Le Schéma de Développement Territorial de la Vallée Scientifique de la Bièvre porte sur un ensemble composé des Communautés d'Agglomération (CA) du Val de Bièvre (94), Sud-de-Seine, Hauts-de-Bièvre et de la communauté de communes Châtillon-Montrouge (92), soit 18 communes. Le Contrat de Développement Territorial Sciences et Santé – VSB porte, quant à lui, sur le périmètre de 8 communes : CA Val-de-Bièvre (7 communes) et ville de Bagneux. Il associe l'ensemble de la CA Sud-de-Seine pour les projets qui concernent la ville de Bagneux. C'est un secteur repéré comme stratégique grâce à la présence de grands hôpitaux, de grands établissements de recherche – développement, et de grandes écoles scientifiques nationales, à mi-chemin entre Paris et Saclay. Ce secteur fait l'objet d'une action soutenue par la Conférence Territoriale de la Vallée Scientifique de la Bièvre, qui a réalisé en 2010 un Schéma de référence pour son aménagement et son développement.

Le CDT contient 18 fiches actions. La fiche action 15 propose la réalisation d'une étude mobilité dont l'objectif est d'assurer la cohérence entre les différentes offres de transport en commun (existantes ou en élaboration) sur son territoire. Le maître d'ouvrage de l'étude est la Conférence Territoriale de la Vallée Scientifique de la Bièvre, sa mise en œuvre était prévue pour 2013.

VI.8.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SDT et le CDT

Bien que le projet de T10 ne s'inscrive pas dans le territoire du CDT, ce dernier le mentionne bien sous la description suivante : tramway « d'Antony / Croix de Berny à Clamart, s'inscrivant dans le prolongement de la ligne de TCSP du TVM, jusqu'à l'ouest de la Vallée Scientifique de la Bièvre. » Il est aussi identifié, sous la même dénomination, dans le SDT.

Le projet est identifié dans le SDT et le CDT Vallée Scientifique de la Bièvre. Il est retenu dans le cadre de la réalisation de l'étude mobilité engagée par la Conférence Territoriale.

VI.9. SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE), PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA) ET PLAN CLIMAT ENERGIE TERRITORIAL (PCET) DES HAUTS-DE-SEINE

VI.9.1 Présentation des documents

La loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air (codifiée aux articles L.220-1 et suivants du Code de l'Environnement), a rendu obligatoire pour la région Ile-de-France l'élaboration de trois documents :

- le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA), remplacé par le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) créé par la Loi Grenelle 2 (loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010),
- le Plan de Déplacements Urbains (traité dans le chapitre VI.5),
- le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Le SRCAE vaut schéma régional des énergies renouvelables prévu par l'article 19 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009, dite Grenelle 1. Il est décrit comme un document d'orientation, non prescriptif, qui fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique. Le SRCAE d'Ile-de-France a été approuvé par le Conseil Régional le 23 novembre 2012 et arrêté par le préfet de la région Ile-de-France le 14 décembre 2012.

Le PPA et le PDU d'Ile-de-France permettent de définir des objectifs et des seuils à respecter, afin de réduire significativement les émissions polluantes.

Le PPA, dont la révision a été approuvée par arrêté inter-préfectoral le 25 mars 2013, se compose de mesures réglementaires et d'actions incitatives, dans l'objectif d'agir sur tous les secteurs responsables d'émissions polluantes en Ile-de-France afin de rendre possible un retour de la région sous les seuils réglementaires de pollution atmosphérique à l'horizon 2020.

Le PCET, quant à lui, est un projet territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique, il est compatible avec le SRCAE et constitue un cadre d'engagement pour le territoire. Le PCET vise deux objectifs :

- l'atténuation, il s'agit de limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre dans la perspective du facteur 4 (diviser par 4 ces émissions d'ici 2050),
- l'adaptation, il s'agit de réduire la vulnérabilité du territoire puisqu'il est désormais établi que les impacts du changement climatique ne pourront plus être intégralement évités.

Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) des Hauts-de-Seine est en cours d'élaboration et donc non validé, un avant-projet du document a été réalisé.

VI.9.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SRCAE, le PPA et le PCET

Dans sa partie transport, le SRCAE propose 4 objectifs déclinés en 10 orientations. A cet égard, le projet de tramway T10 répond particulièrement à l'objectif TR1 «Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés» et aux orientations suivantes :

- TR 1.1 : Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs,
- TR 1.2 : Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises.

Le PPA édicte 11 mesures réglementaires visant à améliorer la qualité de l'air régional. Le projet de «création du tramway Croix de Berny – Clamart» est identifié dans le plan en tant qu'infrastructure pouvant avoir un impact sur les différents secteurs d'activité de la région Ile-de-France, et donc sur la qualité de l'air.

Enfin, l'avant-projet de PCET identifie sept axes stratégiques, déclinés en plusieurs actions, pour lutter contre le changement climatique. Parmi eux, les trois axes suivants correspondent au projet :

- axe 1 portant sur «les transports et les déplacements». Le projet de tramway T10 n'y est pas cité, le plan prévoit néanmoins l'allongement de nombreux tramways existants (Action TRD 1.5) et l'aménagement de pistes et bandes cyclables (Action TRD 1.1) :
 - Outre la création d'une infrastructure de tramway, le projet de tramway T10 prévoit de maintenir les itinéraires existants ou de créer, là où elle manque actuellement, une continuité des itinéraires cyclables d'un bout à l'autre de la ligne.
- axe 2 portant sur «les bâtiments, les infrastructures et la démarche énergie». L'action BAT 1.2 propose de mettre en place la démarche HQE pour toutes les opérations de construction sous maîtrise d'ouvrage du CG 92 :
 - Dans le cadre de la réalisation du SMR, une démarche volontariste en faveur de l'environnement a été mise en place pour une conception du bâtiment. La qualité environnementale du SMR sera en effet favorisée dans le cadre d'une démarche de certification BREEAM (Building Research Establishment - Environmental Assessment Method) de l'ensemble du bâtiment (zones industrielle et tertiaire) et de labellisation BEPOS Effinergie de la zone tertiaire du bâtiment.
- axe 4 portant sur «le milieu naturel et l'aménagement du territoire». L'action NAT 1.1 propose de développer la végétalisation des constructions et des infrastructures :
 - Il est prévu, dans le cadre du projet, les aménagements suivants sur la plateforme tramway ainsi que sur le SMR : mise en place d'une végétalisation de la plateforme tramway sur une partie du linéaire, le maintien ou la reconstitution des arbres d'alignement le long du tracé, un traitement paysager des lisières de la forêt le long du tramway en forêt de Meudon,

- En outre, une démarche a été menée pour identifier des mesures de compensation pertinentes de l'impact résiduels du projet sur des espaces boisés en matière foncière (échange foncier), forestière (compensation du défrichement), écologique (faune flore, zone humide), paysagère / cadre de vie.

Le projet s'inscrit dans les objectifs portés par le SRCAE et le PPA d'Île-de-France ainsi que dans l'avant-projet de PCET 92.

VI.10. ORIENTATIONS NATIONALES POUR LA PRESERVATION ET LA REMISE EN BON ETAT DES CONTINUITES ECOLOGIQUES

VI.10.1 Présentation du document

Elaborés à partir des travaux du Comité opérationnel « Trame verte et bleue » mis en place dans le cadre du Grenelle de l'environnement, et en association avec le comité national « Trames verte et bleue » (mis en place fin 2011), les orientations nationales ont été mises à la disposition du public du 17 novembre au 9 décembre 2011, et ont été adoptées par décret en Conseil d'État (décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques).

Le document-cadre contient deux parties :

- une partie relative aux choix stratégiques précisant les définitions, les objectifs et les grandes lignes directrices pour la mise en œuvre de la trame verte et bleue,
- une partie constituant le guide méthodologique précisant les enjeux nationaux et transfrontaliers pour la cohérence écologique de la trame verte et bleue à l'échelle nationale, les éléments méthodologiques propres à assurer la cohérence des schémas régionaux en termes d'objectifs et de contenu, et un dernier volet relatif à l'élaboration des schémas régionaux pour les départements d'outre-mer.

VI.10.2 Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques

La première partie relative aux choix stratégiques précise bien :

- que la maîtrise de l'urbanisation et de l'implantation des infrastructures, ainsi que l'amélioration de la perméabilité des infrastructures existantes font partie de ses objectifs. Cela en :
 - « en évitant que l'aménagement du territoire, les projets d'infrastructures linéaires et l'urbanisation conduisent à la destruction, la dégradation ou la fragmentation de milieux naturels, ou à la banalisation des espaces,
 - en cherchant à améliorer la perméabilité des infrastructures existantes et en évitant de porter atteinte à des continuités écologiques par l'élargissement de voies de communication existantes et la densification du réseau de transport par la construction de nouveaux tronçons ».
- que parmi ses lignes directrices :
 - pour les projets d'infrastructures, de prendre en compte dès leur conception, leurs effets directs, indirects et induits sur la biodiversité et les continuités écologiques. Cela avant de définir des mesures pour éviter, réduire et compenser ces effets,

- pour les infrastructures existantes, de « pouvoir prioriser et optimiser un programme de travaux visant à restaurer la perméabilité des infrastructures et ouvrages impactants, en particulier dans les zones présentant les enjeux les plus importants ».

Le tramway intercepte une liaison verte au niveau d'une voirie routière existante (RD 2) en forêt de Meudon. Les impacts et mesures mises en place sont décrits dans le paragraphe (Cf. paragraphe VI.2.2.2).

Le projet est compatible avec les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

VI.11. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE) D'ILE-DE-FRANCE

VI.11.1 Présentation du document

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique constitue le volet régional de la Trame Verte et Bleue en Ile-de-France. Lancé en octobre 2010, il a été soumis à enquête publique entre le 15 mai et le 19 juin 2013 et a été adopté le 21 octobre 2013 par Arrêté Préfectoral.

La démarche d'élaboration du SRCE repose dans un premier temps sur la définition de sous-trames écologiques fonctionnelles. Celles-ci représentent « l'ensemble des espaces constitués par un même type de milieu et le réseau que constituent ces espaces plus ou moins connectés. Ils sont composés de réservoirs de biodiversité, de corridors et autres espaces fréquentés régulièrement par les espèces typiques des milieux considérés ».

Quatre sous-trames principales ont été identifiées en Ile-de-France :

- la **sous-trame arborée** correspondant à l'ensemble des formations végétales ligneuses arborées ou arbustives (forêts, bosquets, haies, alignements d'arbres et arbustes, arbres isolés, etc.),
- la **sous-trame herbacée** qui comprend toutes les végétations pérennes dominées par des herbes (en-dehors des cultures),
- la **sous-trame «grandes cultures»** qui est composée des milieux agricoles cultivés en grandes cultures et des cultures maraîchères,
- la **sous-trame bleue**, qui comprend les eaux courantes et stagnantes, ainsi que les zones humides herbacées et arborées.

Dans un second temps, le SRCE s'articule autour de la définition des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques qui, associés, forment les continuités écologiques.

Les **réservoirs de biodiversité** sont définis comme «des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Ce sont des espaces pouvant abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations». Parmi ces réservoirs, certains sont d'importance nationale, régionale ou interrégionale.

Leur composition est codifiée aux articles L.371-1 et R.371-21 du Code de l'Environnement. Ils s'appuient sur les contours des zonages existants, de manière obligatoire ou après examen au cas par cas. En Ile-de-France, ils comprennent :

- le socle des espaces à considérer obligatoirement : Réserve Naturelle Nationale, Réserve Naturelle Régionale, Arrêté de Protection Biotope et Réserve Biologique Forestière,
- des entités complémentaires retenues, après examen, par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) d'Ile-de-France : ZNIEFF de type I et II, sites Natura 2000 et réservoirs biologiques du SDAGE.

Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité. Ils offrent aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Ils correspondent aux voies de déplacement préférentielles empruntées par la faune et la flore. Ces liaisons fonctionnelles entre écosystèmes ou habitats d'une espèce permettent sa dispersion et sa migration. Leur identification a été fondée en Ile-de-France sur l'étude des possibilités de déplacement de certaines espèces animales, au regard des habitats naturels dans lesquels ils évoluent et qui correspondent aux différentes sous-trames identifiées.

Dans les **sous-trames «bleue» et «grandes cultures»**, la notion de **continuum** a été utilisée pour désigner les territoires dans lesquels les espèces circulent librement sans axe préférentiel de déplacement.

Un **niveau de fonctionnalité** a été attribué à chaque corridor, en distinguant les corridors dits «**fonctionnels**» des corridors «**à fonctionnalité réduite**». Les premiers sont empruntés ou susceptibles d'être empruntés par l'ensemble des espèces ou guildes d'espèces de la sous-trame concernée, tandis que les seconds ne peuvent être empruntés que par une partie des espèces ou guildes d'espèces, généralement les moins exigeantes ou à dispersion aérienne.

Enfin, l'enjeu du SRCE étant d'assurer la préservation des continuités écologiques, **les éléments fragmentant à traiter** pour rétablir la fonctionnalité des corridors ont également été mis en évidence. Ceux-ci correspondent aux «obstacles et points de fragilité situés sur les corridors et au sein des réservoirs de biodiversité». Deux catégories d'éléments fragmentant ont été distinguées selon l'intensité de leurs effets :

- les **obstacles**, qui ont un fort effet de coupure sur les continuités ou induisent une importante fragmentation de l'espace,
- les **points de fragilité**, qui réduisent l'étendue des fonctionnalités de la continuité bien que celle-ci reste fonctionnelle pour les espèces les moins sensibles.

VI.11.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SRCE

Le SRCE identifie la RD 2 comme une infrastructure de deuxième ordre susceptible de provoquer des collisions pour la faune car cet obstacle crée une coupure du réservoir de biodiversité qu'est la forêt de Meudon.

Cette route départementale est par ailleurs identifiée comme étant à traiter prioritairement en la réaménageant ou en la restaurant de façon à améliorer sa transparence pour la faune et prévenir les risques de collision.

La parcelle d'implantation du SMR n'est pas notée en tant que corridor à préserver ni comme réservoir de biodiversité.

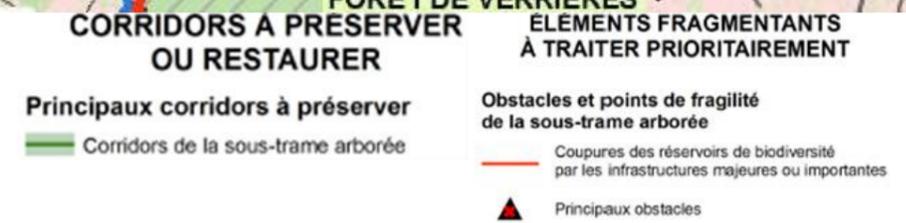
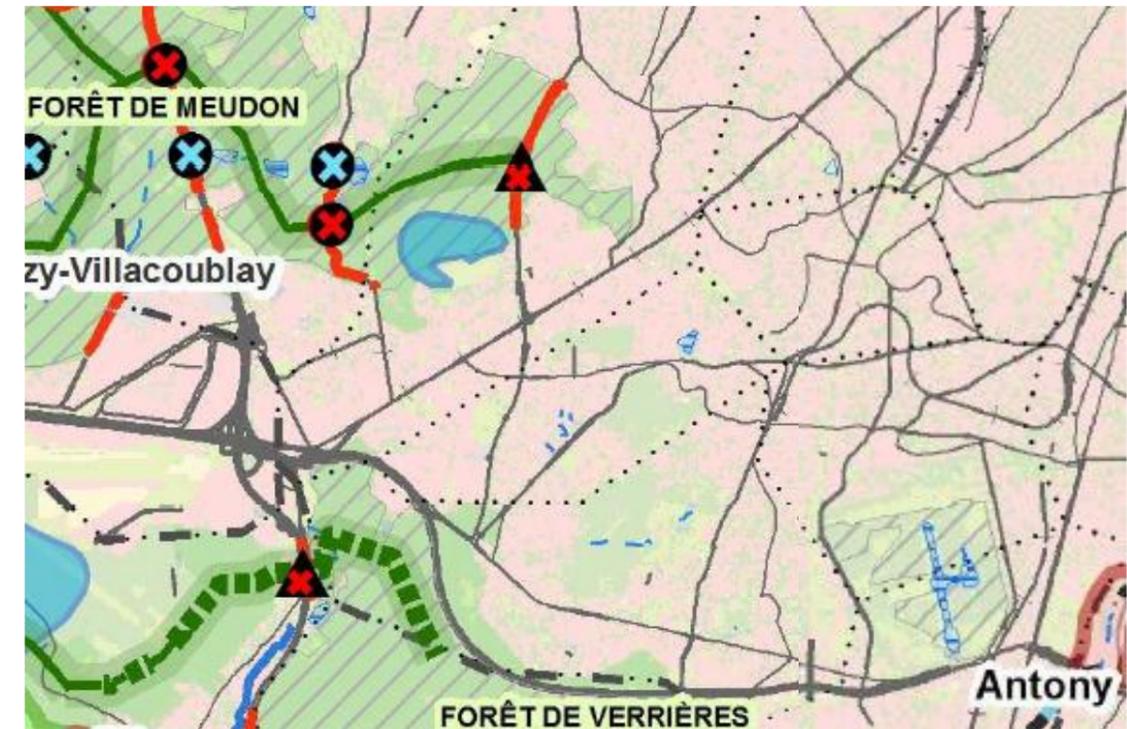
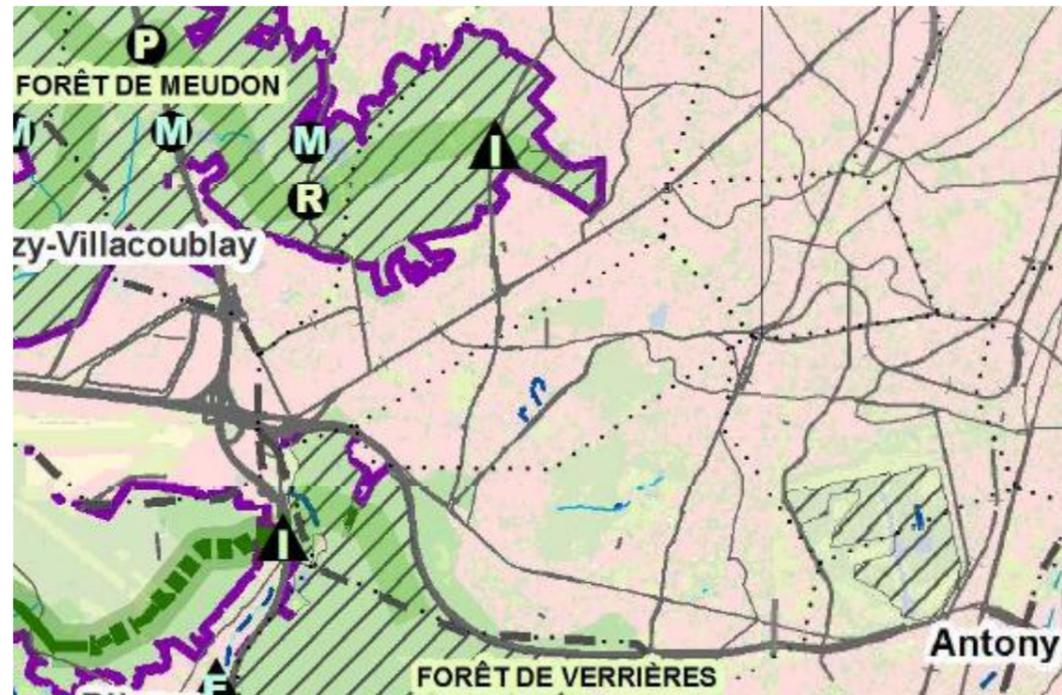


Illustration 4. Extrait de la cartographie du Schéma Régional de Cohérence Ecologique. A gauche carte des composantes des Trames Verte et Bleue, à droite carte des objectifs de préservation et de restauration des Trames, source : Cartographie du SRCE d'Ile-de-France

Le projet étant implanté sur des voies routières existantes, il n'accentue pas les coupures écologiques présentes actuellement sur la majeure partie du linéaire, modulo l'élargissement de la RD2 nécessaire à l'implantation du projet.

Des impacts sur le talus boisé côté Est sur les 800m au nord de la forêt de Meudon, seront donc inévitables. Cependant, la solution retenue de réaliser un talus permet une meilleure intégration paysagère et environnementale, et pour réduire la coupure écologique qui serait causée par la création d'un mur de soutènement, seul à même de limiter l'élargissement d'emprise. En effet, le talus impacté sera re-végétalisé sur le principe d'une lisière étagée afin de réduire les risques de collision des chiroptères et de l'avifaune avec les véhicules routiers et tramways et de ne pas accentuer l'effet de coupure de la RD 2.

Les mesures mises en place sont décrites dans le chapitre 3 de la présente Etude d'Impact sur l'environnement : « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen, long terme et mesures pour éviter, réduire et/ou compenser ».

Compte tenu des mesures mises en place, le projet prend en compte le SRCE.

VI.12. DOCUMENTS D'AMENAGEMENT DES FORETS DOMANIALES TRAVERSEES

VI.12.1 Présentation des documents

Afin d'assurer la mise en œuvre de la gestion durable et multifonctionnelle des forêts, divers documents d'orientation et de gestion ont été mis en place. Pour les forêts domaniales, les documents stratégiques sont les suivants :

- à l'échelle nationale : Les Directives Nationales d'Aménagement et de Gestion (DNAG) définissant les principes directeurs généraux de planification forestière et de gestion de la forêt domaniale, les principes spécifiques concernant les directives régionales d'aménagement et les principes spécifiques concernant l'élaboration des aménagements forestiers. Le document a été approuvé le 14 septembre 2009,
- à l'échelle régionale : les Orientations Régionales Forestières (ORF) définissant la politique forestière et ses orientations stratégiques. Les ORF s'imposent aux Directives Régionales d'Aménagement (DRA). Le document francilien a été approuvé le 30 décembre 1999.

Les DRA comprennent une analyse des caractéristiques des forêts, ainsi que les décisions techniques que se fixe l'Etat pour ses forêts. Celles-ci sont destinées aux gestionnaires forestiers de l'ONF et concernent notamment les essences, les provenances, les diamètres d'exploitabilité, les traitements sylvicoles, la gestion foncière, l'accueil du public, etc...

Elles sont élaborées par l'ONF à l'échelle d'un territoire ou d'un groupe de territoires et sont approuvées par le Ministre en charge des forêts. La DRA d'Ile-de-France a été approuvée le 23 juin 2006,

- enfin, chaque forêt publique fait l'objet d'un document de gestion, appelé «aménagement». Le projet traverse deux forêts domaniales couvertes par ces documents, celle de Meudon (comprenant le bois de Clamart) et celle de Verrières. Ces documents de gestion intègrent les différents objectifs de la politique forestière, les déclinent en fonction des caractéristiques propres de la forêt et les traduisent notamment en programme de coupes et travaux, en conformité avec les documents cadre régionaux.

La forêt domaniale de Meudon (comprenant le bois de Clamart) fait l'objet d'un document d'aménagement prévu pour la période 2001-2020, celle de Verrières pour la période 2004-2023.

VI.12.2 Analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'aménagements

Les principaux objectifs du document d'aménagement de la forêt domaniale de Verrières sont les suivants :

- maintenir l'état boisé et une bonne santé des peuplements,
- accroître la diversité spécifique du milieu forestier,
- valoriser l'accueil du public en concertation avec les partenaires locaux,

- préserver les qualités paysagères du site en conservant son aspect naturel au moyen d'une gestion rustique et économe,
- approfondir les connaissances floristiques et faunistiques du site.

Dans le programme d'actions mis en place pour répondre à ces objectifs, le document d'aménagement prévoit la création d'une réserve biologique intégrale, dont le périmètre n'est pas remis en cause par le projet de tramway T10.

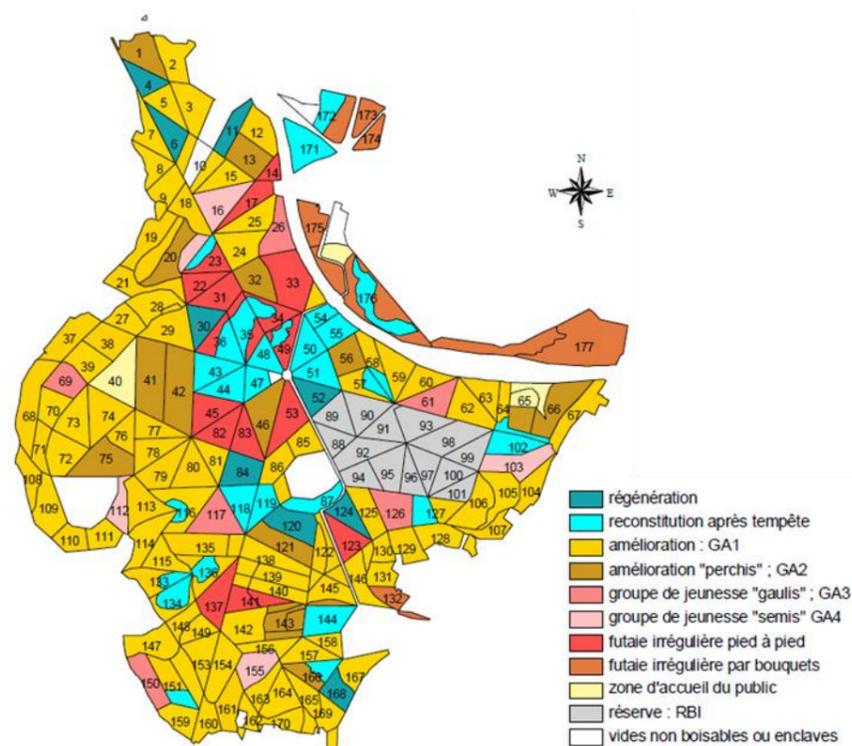


Illustration 5. Carte d'aménagement de la Forêt Domaniale de Verrières, source : Document d'aménagement de la Forêt Domaniale de Verrières

Le SMR du tramway est notamment prévu dans une partie de la forêt identifiée comme étant à repeupler après la tempête de 1999, plutôt à destination du public donc demandant un traitement paysager allant dans le sens de ses attentes (conservation de l'ambiance). La régénération spontanée de ces parcelles doit être privilégiée avec, si besoin, la mise en place de nouveaux plans.

L'autre partie d'emprise forestière concernée par l'implantation du SMR est catégorisée comme « futaie irrégulière par bouquets », appelant des coupes d'amélioration se limitant à une coupe sanitaire et de mise à distance des arbres esthétiquement remarquables, eu égard à sa sensibilité paysagère élevée.

Or, dans le cadre de l'implantation du SMR du tramway, il est prévu de mettre en place des mesures de compensation des impacts forestiers en adéquation avec l'impact du projet : ces mesures sont détaillées au chapitre III « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme et mesures pour éviter, réduire et/ou compenser » de l'Etude d'Impact.

Enfin, la préservation des arbres remarquables identifiés sera une priorité, ils ne pourront se retrouver isolés en cas d'abattage, un îlot boisé devant être conservé sur leur pourtour.

Les principaux objectifs du document d'aménagement de la forêt domaniale de Meudon (comprenant le bois de Clamart) sont les suivants :

- l'accueil du public,
- la conservation des milieux et de leurs richesses biologiques ou historiques,
- la protection des paysages.

Le programme d'actions mis en place prévoit notamment la préservation des arbres remarquables identifiés aux échelles nationale, régionale ou de la forêt. La protection des paysages en présence passe par l'adaptation du traitement des lisières, notamment celles en limite d'urbanisation, pour en faire de véritables milieux de transition, le maintien des zones ouvertes auprès des carrefours et la conservation de la symétrie des routes arborées. Dans ce cadre, les alignements à caractère paysager marqué ou historique devront être maintenus. Néanmoins, dans le cas d'alignements de peupliers, les travaux sylvicoles devront plutôt remettre en valeur une lisière forestière naturelle et non replanter des arbres d'alignement.

Le projet de tramway T10 prévoit de :

- mettre en place des mesures paysagères

Le réaménagement de l'espace public qui accompagne le tramway est l'occasion de développer ou de continuer une politique du végétal en ville, pour son rôle de marqueur paysager, mais aussi pour sa capacité à améliorer le confort des usagers, des riverains et d'accompagner une mutation urbaine des territoires.

La stratégie végétale ébauchée à ce stade sera développée dans les études ultérieures pour répondre à la fois aux gabarits de voies, à la partition de l'espace nécessaire et aux séquences urbaines traversées.

Les franges distendues des axes empruntés, bien souvent constituées de nature libre (engazonnement, arbres d'alignement), portent l'opportunité de devenir de réels lieux-jardins qui ponctuent le tracé.

Une intervention ponctuelle et choisie dans ces espaces (densification, création de bosquets, ouvertures, mise en scène, diversification des essences) permet de créer une nouvelle dynamique paysagère.

La spécificité de la plateforme, rare en espace urbain, d'être uniquement dédiée au tramway, autorise de détourner ses surfaces au profit de la nature, avec la mise en place d'une large palette de végétation de faible hauteur.

- conserver autant que possible les alignements d'arbres existant ou de les recréer

Au niveau de la RD 2, un alignement d'arbres sera conservé ou recréé, qui relie les deux forêts et accompagne le promeneur au gré des quatre forêts.

Sur la RD 986, la figure du double alignement avec des arbres de première grandeur est maintenue et complétée.

- éviter d'impacter des arbres remarquables, dans la mesure du possible.

Le projet est donc compatible avec les documents d'aménagement des forêts domaniales de Meudon (comprenant le bois de Clamart) et de Verrières.

VI.13. SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) SEINE-NORMANDIE

VI.13.1 Présentation du document

La loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 dite loi sur l'eau affirme la nécessité d'une gestion équilibrée de l'eau et institue le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) qui fixe pour chaque grand bassin versant les orientations fondamentales de cette gestion équilibrée. Le SDAGE est un document de planification élaboré à l'initiative du préfet, coordonnateur de bassin, par le comité de bassin compétent en coopération avec les services de l'Etat, les conseils régionaux et généraux concernés.

Afin de permettre cette gestion équilibrée, le SDAGE définit 188 dispositions réparties dans 43 orientations permettant de répondre aux 10 orientations fondamentales réparties comme suit :

- 8 défis :
 - diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants «classiques»,
 - diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques,
 - réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses,
 - réduire les pollutions microbiologiques des milieux,
 - protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future,
 - protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides,
 - gérer la rareté de la ressource en eau,
 - limiter et prévenir le risque inondation.
- 2 leviers :
 - levier 1 : Acquérir et partager les connaissances,
 - levier 2 : Développer la gouvernance et l'analyse économique.

Ainsi, les grandes orientations du SDAGE concernant les eaux sont les suivantes :

- la gestion qualitative des eaux souterraines passant par la non-dégradation des eaux et l'inversion de tendance. Notamment, l'atteinte du «bon état» en 2027 pour la masse d'eau souterraine du Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix concernée par l'aire d'étude,
- la gestion quantitative des eaux superficielles et souterraines, pour les périodes d'inondation et d'étiage afin de tenter d'atteindre l'équilibre quantitatif (particulièrement pour les eaux souterraines).

Le SDAGE Seine-Normandie, pour la période 2010-2015, a été approuvé le 29 octobre 2009.

En application de l'article R. 212-6 du Code de l'Environnement, transposant l'article 14 de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), le public a été consulté par les Comités de bassin du 1^{er} novembre 2012 au 30 avril 2013. La consultation a porté sur la «synthèse provisoire des questions importantes» qui se posent au niveau des bassins versants pour la gestion de l'eau, ainsi que sur le «calendrier et le programme de travail» qui précisent les modalités d'élaboration ou de mise à jour du SDAGE.

Les futurs SDAGEs, couvrant la période 2016-2021, doivent être notifiés à la Commission Européenne avant le 22 décembre 2015.

VI.13.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE

Le tableau suivant présente l'analyse de la compatibilité du projet avec les enjeux du SDAGE Seine-Normandie :

ENJEUX DU SDAGE	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE	JUSTIFICATION
Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	Compatible	<p>En phase travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> aucun rejet direct dans le milieu naturel, notamment des eaux de lavage du matériel (outils, véhicules, etc.) ne sera effectué ; ces lavages n'auront en aucun cas lieu au niveau des zones vulnérables (zone de nappe sub-affleurante et proximité de cours d'eau). Les eaux issues du lavage des engins devront être collectées et leur concentration en MES ou en hydrocarbures réduite avant rejet dans le réseau. Il en est de même pour l'ensemble des rejets d'eau des travaux. l'entreprise stationnera les engins de travaux sur une aire spécifique et indépendante. Cette aire de stationnement et d'entretien des engins de travaux ainsi que l'aire de stockage des produits polluants, seront étanches. D'une manière générale, et autant que possible, l'avitaillement en carburant et huile des engins du chantier ne sera pas réalisé dans les zones sensibles afin d'éviter toute pollution accidentelle de ces derniers. les carburants ou tout autre produit susceptibles de polluer les eaux seront stockés dans des cuves étanches (par exemple : bâchage, étanchéité de récupération des produits toxiques dangereux pour ensuite envisager un traitement aval, etc.) en dehors des sites à risque (pas à proximité de la Seine et de la Bièvre) ; ces substances toxiques ainsi récupérées seront collectées par des entreprises spécialisées qui en assureront le transfert, le traitement et l'élimination. les déchets seront stockés dans des bennes étanches. <p>En phase exploitation :</p> <p>Des dispositions particulières de dimensionnement et d'imperméabilisation des ouvrages seront prévues afin de pallier les effets hydrodynamiques et physico-chimiques liés à la présence de la nappe et à ses fluctuations.</p> <p>Les bâtiments nouvellement créés seront raccordés aux réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales.</p> <p>Les ouvrages et la plateforme tramway feront l'objet de dispositifs d'assainissement avec la mise en place, de bassins tampons au niveau de la plateforme, d'un bassin de rétention au niveau du SMR et de collecteurs DN2000 surdimensionnés (permettant d'écrêter les eaux de drainage jusqu'à la crue décennale). Ces ouvrages seront raccordés au réseau d'assainissement communal après obtention d'une autorisation de rejet préalable.</p>
Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques	Compatible	
Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses	Compatible	
Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	Non concerné	
Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Compatible	<p>En phase travaux :</p> <p>Le milieu environnant des travaux, notamment la présence de noues et d'habitats humides, sera pris en compte lors des travaux de terrassement qui entraînent une modification des écoulements. L'apport en eau de ces milieux humides et leur non dégradation devront être garanti pendant toute la durée des travaux.</p> <p>En phase d'exploitation : le projet entrainera une destruction de 0,2138 ha de zone caractérisée humide. La mesure la plus pertinente d'un point de vue écologique pour la compensation de ces zones humides est la recréation d'habitat. Celle-ci consistera en la recréation d'habitat similaire, c'est-à-dire une zone prairiale humide dominée par <i>Agrostis stolonifera</i> et <i>Juncus effusus</i>. La dépression humide au niveau de Châtenay-Malabry sera, quant à elle, détruite. La végétation de cette dépression n'est pas caractéristique de zone humide. Les mesures de compensation mises en œuvre, en adéquation avec l'impact identifié, sont décrites au chapitre III « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme et mesures pour éviter, réduire et/ou compenser » de l'Etude d'Impact</p>

ENJEUX DU SDAGE	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE	JUSTIFICATION
Gestion de la rareté de la ressource en eau	Non concerné	<p>En phase travaux : Les travaux pourront nécessiter le pompage ponctuel en fond de fouille voire le rabattement limité de la nappe. Cependant, les nappes en présence au niveau du site en projet ne constituent pas des Zones de Répartition des eaux et ne sont pas utilisées pour l'alimentation en eau potable.</p>
Limiter et prévenir le risque d'inondation	Compatible	<p>En phase travaux : Des piézomètres seront installés avant le début des travaux et permettront de suivre le niveau de la nappe pendant toute la durée des travaux (battement). En cas d'inondation par remontée de la nappe ou par débordement des réseaux d'assainissement (souvent associés), le chantier sera arrêté temporairement.</p> <p>En phase exploitation : Afin de prévenir le risque d'inondation par ruissellement, un bassin de rétention au niveau du SMR et de collecteurs surdimensionnés (bassins tampons, dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale, avec un débit de fuite équivalent à 1L/s/ha de terrain aménagé (et un minimum de 1L/s), seront mis en place. Des surfaces seront utilisées autant que possible pour la réduction de l'imperméabilisation des sols.</p>
Acquérir et partager les connaissances	Non concerné	Non concerné
Développer la gouvernance et l'analyse économique	Non concerné	Non concerné

Le projet est compatible avec le SDAGE Seine-Normandie.

VI.14. SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) DE LA BIEVRE

VI.14.1 Présentation du document

Un SAGE est défini au sein d'une entité géographique cohérente (bassin versant, aquifère, ...) dont le périmètre peut être modulé par des facteurs organisationnels et socio-économiques. Il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau et est compatible avec le SDAGE. C'est un document élaboré par les acteurs locaux (élus, usagers, associations, représentants de l'Etat, ...) réunis au sein de la Commission Locale de l'Eau (CLE).

L'aire d'étude est, en grande partie, située dans le périmètre du SAGE de la Bièvre en cours d'élaboration.

En effet, les communes du Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry, Verrières-le-Buisson et Antony, ainsi que le sud-est de Clamart appartiennent au bassin versant de la Bièvre qui regroupe une quarantaine de communes et s'étend au sud de Paris sur une surface de 200 km².

Les cinq grandes orientations pour le SAGE définies à l'issue de la réflexion menée sur la définition du périmètre en 2007, approfondie dans le porté à connaissance des services de l'État puis confirmé par l'état des lieux approuvé en 2010 sont les suivantes :

- l'amélioration de la qualité de l'eau par la réduction des pollutions ponctuelles et diffuses et la maîtrise de la pollution par temps de pluie,
- la maîtrise des ruissellements urbains et la gestion des inondations,
- le maintien d'écoulements satisfaisants dans la rivière,
- la reconquête des milieux naturels,
- la mise en valeur de la rivière et de ses rives pour l'intégrer dans la Ville.

VI.14.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SAGE de la Bièvre

Le SAGE de la Bièvre étant en cours d'élaboration, la compatibilité du projet avec celui-ci ne peut être vérifiée.

VI.15. ZONES MENTIONNEES AUX 1° A 4° DE L'ARTICLE L. 2224-10 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

VI.15.1 Présentation du document

L'article L. 2224-10 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par la loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 impose aux communes de définir, après étude préalable, un zonage d'assainissement qui doit délimiter les zones d'assainissement collectif, les zones d'assainissement non collectif et le zonage pluvial. Le zonage d'assainissement définit le mode d'assainissement le mieux adapté à chaque zone. Il est soumis à enquête publique.

Le schéma directeur d'assainissement d'une agglomération est étroitement lié à l'élaboration du plan de zonage d'assainissement. Il fixe les orientations fondamentales des aménagements, à moyen et à long terme, en vue d'améliorer la qualité, la fiabilité et la capacité du système d'assainissement de la collectivité. Il est formé de l'ensemble des plans et textes qui décrivent, sur la base des zonages d'assainissement, l'organisation physique des équipements d'assainissement d'une collectivité (réseaux et stations). Ce zonage doit être soumis à enquête publique avant d'être approuvé en dernier ressort par le Conseil municipal.

Les prescriptions résultant du zonage peuvent être intégrées dans le Plan Local d'Urbanisme lorsque ce dernier existe ou qu'il est en cours d'instruction.

VI.15.2 Analyse de la compatibilité du projet avec les zones mentionnées aux 1° à 4° de l'article L. 2224-10 du Code Général des Collectivités Territoriales

Aucune commune de l'aire d'étude ne possède de zonage ou de schéma d'assainissement communal.

Le projet n'est pas concerné par des zonages d'assainissement communaux.

VI.16. SCHEMA REGIONAL DES CARRIERES ET SCHEMAS DEPARTEMENTAUX DE CARRIERES (SDC)

VI.16.1 Présentation des documents

Le territoire régional francilien est concerné par quatre Schémas Départementaux de Carrières (SDC) :

- Le SDC des Yvelines 2013-2020,
- Le SDC de l'Essonne 2014-2020,
- Le SDC de Seine-et-Marne 2014-2020,
- Le SDC du Val d'Oise.

Ces schémas sont régis par l'article L. 515-3 du code de l'environnement, or cet article a été modifié par la Loi ALUR (LOI n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové). Elle a changé l'échelle de ce document qui deviendra un schéma régional des carrières. En l'état, aucune information quant à l'échéance de mise en place de document n'est disponible.

VI.16.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le schéma régional des carrières et les Schémas Départementaux de Carrières

Le projet de tramway T10 prend place dans les Hauts-de-Seine, département ne possédant pas de Schéma départemental des carrières. Le schéma régional des carrières n'est pas encore élaboré.

Le projet n'est pas concerné par un schéma départemental de carrières ni par un schéma régional de carrières.

VI.17. PLANS DE PREVENTION DES RISQUES MOUVEMENTS DE TERRAIN (PPRMT)

VI.17.1 Présentation du document

Les cavités souterraines, qu'elles soient naturelles ou creusées par l'homme, induisent des risques d'effondrement du sol, dangereux pour les personnes et la stabilité du bâti.

Ainsi, les communes de Clamart, de Châtenay-Malabry et d'Antony sont couvertes par un périmètre de zones à risques liées à la présence d'anciennes carrières, pris en application de l'article R111-3 du Code de l'Urbanisme (aujourd'hui abrogé). Ce périmètre, délimité dans le département par l'arrêté préfectoral du 7 août 1985, a valeur de Plan de Prévention du Risque carrière. L'avis de l'Inspection Générale des Carrières (IGC) est requis pour toute demande de permis de construire inclus dans ce périmètre.

L'IGC examine toute demande de permis de construire situé au-dessus d'anciennes carrières et formule un avis contenant des prescriptions techniques concernant les fondations des bâtiments et/ou la consolidation du terrain qui est appelé à le supporter. Cependant la définition, le dimensionnement et la réalisation des travaux de mise en sécurité restent de la responsabilité du maître d'ouvrage et des entreprises qu'il a mandatées.

VI.17.2 Analyse de la compatibilité du projet avec les PPRMT

Aucun bâtiment lié à la création de l'infrastructure du projet de tramway ne prendra place dans le périmètre défini par l'arrêté édicté, à l'exception du terminus de la Place du Garde et du local technique attendant. En effet, l'IGC et les sondages réalisés dans le cadre de l'étude géotechnique de Géolia en 2013 (Cf. chapitre 2 « analyse de l'état initial ») a confirmé la présence d'une ancienne carrière souterraine de gypse située au niveau de la place du Garde à Clamart et sous la RD2, à proximité du parking de la forêt domaniale de Clamart. L'IGC préconise, au vu des observations incomplètes concernant la carrière, d'entreprendre des reconnaissances complémentaires. Cette campagne vise à préciser les caractéristiques de cette exploitation souterraine et plus particulièrement son état de comblement ainsi qu'à préciser la nature des comblements à mettre en place et à affiner le coût de ces comblements.

Une seconde carrière de gypse a été mise en évidence à Antony, rue de Châtenay, au sud de l'avenue du Général De Gaulle après le carrefour de l'Europe. Celle-ci a été détectée par sondage à 15,7 m de profondeur (reconnue dans le cadre de la mission G11 – Technosol) et a été partiellement comblée lors des travaux du tube de l'A86. Des sondages, réalisés dans le cadre de l'étude géotechnique de Géolia (Cf. paragraphe III.2.2.2.C) et situés sur l'avenue du Général De Gaulle (RD 986) au niveau de l'A 86 n'ont pas permis d'identifier et de localiser cette même carrière souterraine à Antony.

Le cas échéant les carrières qui seront avérées au droit du tracé du projet, seront comblées avant les travaux du tramway.

Le projet est compatible avec les PPRMT des communes traversées par celui-ci.

VI.18. PLAN NATIONAL DE PREVENTION DES DECHETS (PNPD) ET PLANS REGIONAUX D'ELIMINATION DES DECHETS

VI.18.1 Présentation des documents

La prévention des déchets a été introduite dans la loi française dès 1975 et connu un premier grand document cadre avec la réalisation du Plan National de Prévention des Déchets (PNPD), approuvé en février 2004. Aujourd'hui, la priorité donnée à la prévention de la production de déchets est plus que jamais affirmée, notamment par la Directive Cadre sur les déchets (2008/98/CE) adoptée en novembre 2008.

Le premier document en découlant a été le Plan d'actions déchets 2009-2012 du gouvernement visant à mettre en œuvre les orientations de cette directive et les engagements du Grenelle de l'environnement, fixant un objectif de réduction de 7 % de la production d'ordures ménagères et assimilées par habitant entre 2008 et 2013.

Enfin, le Cadre national pour la prévention des déchets a constitué un préalable à l'élaboration du prochain Plan National Prévention des Déchets pour la période 2014-2020, prévu par la Directive Cadre 2008/98/CE. Il est passé en consultation publique du 4 décembre 2013 au 4 février 2014 mais n'est toujours pas approuvé.

Le projet de plan couvre 13 axes et 55 actions, parmi ces axes se trouve celui de «Prévention des déchets dans le BTP». Cet axe est décliné en 4 actions qui sont :

- mettre en place une action de sensibilisation spécifique, à destination des maîtres d'ouvrages,
- charte d'engagement volontaire des secteurs d'activité pour encourager à la prévention des déchets,
- identifier et utiliser les leviers d'actions pour développer le réemploi des matériaux du secteur du BTP,
- faire le bilan de la réglementation relative aux diagnostics de démolition, et la faire évoluer le cas échéant.

Cette planification est déclinée au niveau régional. Depuis 2002, la planification des déchets est une obligation réglementaire et elle est assurée par la région en Ile-de-France. Par conséquent, la région a élaboré les plans suivants :

- le Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PREDMA), approuvé en novembre 2009 avec des objectifs de prévention aux horizons 2014 et 2019,
- le Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux (PREDD) / Plan Régional d'Elimination des Déchets d'Activités de Soins (PREDAS), approuvé en novembre 2009 avec des objectifs de prévention aux horizons 2014 et 2019,
- le Plan Régional de Prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du BTP et des ménages lors de leurs travaux (PREDEC) est en cours d'élaboration. L'avant-projet du plan a été

arrêté les 19 et 20 juin 2014 par le Conseil Régional, son enquête publique est prévue en automne 2014 et son approbation pour la fin de l'année 2014.

Dans l'avant-projet du PREDEC datant d'octobre 2013, les objectifs présentés sont regroupés en 4 groupes :

- objectifs les déchets inertes,
- objectifs de tri et de valorisation des déchets non dangereux non inertes et dangereux,
- objectifs en matière de transport,
- objectifs transversaux.
- et, à la suite du Grenelle, le Plan Régional d'Elimination des Déchets d'Ile-de-France (PREDIF), valable sur la période 2010-2014.

Il a pour objectif de décliner le PNPD ainsi que les volets prévention des plans régionaux que sont le PREDMA, le PREDD et le PREDDAS. Ainsi, le PREDIF est l'un des outils mis en œuvre pour atteindre les objectifs de prévention des plans régionaux. Toutefois, il ne concerne pas les déchets de chantier.

Le PREDIF est construit autour de quatre axes déclinés en actions :

- axe 1 : Créer une dynamique régionale pour la réduction des déchets,
- axe 2 : Faciliter le développement des actions de prévention et mobiliser de nouveaux acteurs, dont les acteurs économiques,
- axe 3 : Mettre en œuvre et valoriser l'exemplarité de l'institution régionale en matière de prévention et de gestion des déchets,
- axe 4 : Modalités de gouvernance et de suivi à mettre en œuvre.

VI.18.2 Analyse de la compatibilité du projet avec les plans de prévention des déchets

Le PNPD en vigueur porte relativement peu sur les déchets induits en phase travaux par le projet, ce qui n'est plus le cas du projet de PNPD 2014-2020. Toutefois, les déchets produits en phase exploitation (hors entretien de l'infrastructure) correspondent à ceux qui font l'objet du PNPD.

En phase travaux, le projet T10 engendrera la production de déchets divers :

- des **déblais** issus des zones de terrassement,
- des **produits dangereux** : provenant de l'utilisation de matières dangereuses dans le cadre du génie civil et pour l'utilisation du matériels de travaux (hydrocarbures, etc.),

- des **produits ménagers** : les chantiers sont également facteurs de production de déchets ménagers (bouteilles plastiques, prospectus, etc.).

Dans le cadre de la réalisation du projet de tramway T10, sont prévues les mesures décrites dans le chapitre 3 « Impacts et mesures ».

De plus, lors des périodes d'entretien et de réparation des infrastructures du tramway, en phase d'exploitation, des déchets, semblables à ceux produits en phase travaux, seront produits.

Le projet est aussi concerné par l'action n° 16 de l'Axe 2 du PREDIF qui prévoit de «faire des déplacements et de l'espace public des lieux de prévention des déchets». L'objectif de cette action est de développer et généraliser les pratiques de prévention à l'occasion des déplacements, c'est-à-dire :

- mener une politique de prévention des déchets des exploitants de réseaux, de gares, de stations et d'aéroports,
- impliquer les usagers et utilisateurs (occasionnels et réguliers) via des campagnes d'information diffusées dans ces espaces ;
- faire appliquer des règles d'intervention des acteurs professionnels extérieurs en matière de prévention (clause de cahier des charges, principe d'éco-conditionnalité).

Les déchets produits en phase exploitation, dans les bâtiments administratifs nécessaires à l'exploitation du tramway et au niveau de la ligne (par les usagers) seront essentiellement des **produits ménagers** (bouteilles plastiques, documents papiers, etc.).

Durant son exploitation, la mise en place du tri sélectif sera donc opérée à l'intérieur des bâtiments d'exploitation construits. Les déchets seront recyclés et valorisés lorsque cela sera possible. Les modalités de traitement des déchets produits lors des périodes d'entretien et de travaux ainsi que les mesures à prendre sur les chantiers sont identiques à celles édictées aux paragraphes précédents.

Le projet est donc compatible avec le PNPD et le PREDIF et est cohérent avec l'avant-projet de PREDEC.

VI.19. PLAN DE GESTION DU RISQUE INONDATION (PGRI) DU BASSIN SEINE-NORMANDIE

VI.19.1 Présentation du document

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) est un des outils prévus par la directive européenne du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation pour réduire les conséquences négatives des inondations sur la santé, l'économie, l'environnement et le patrimoine.

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) est un document de planification à l'échelle du district hydrographique. Il est élaboré sous l'égide du préfet coordonnateur de bassin en étroite collaboration avec les parties prenantes. Il doit être opérationnel le 22 décembre 2015 au plus tard, après approbation par le préfet. Il s'inscrit dans un cycle de gestion de 6 ans pour lequel la directive inondation fixe les principales échéances. Il sera révisé une première fois en 2021 ; sa mise en œuvre fera l'objet d'une évaluation.

Par ailleurs, la directive inondation indique que les objectifs poursuivis par les PGRI doivent être compatibles avec l'objectif de bon état des masses d'eau fixé par la directive cadre sur l'eau du 23 octobre 2000.

Le PGRI du Bassin Seine Normandie est actuellement en cours d'élaboration. Ont été réalisés :

- l'évaluation préliminaire des risques inondations (EPRI), adoptée le 20 décembre 2011. Elle a pour objectif d'évaluer les risques potentiels liés aux inondations sur le district hydrographique, avec pour finalité l'identification et la sélection des territoires à risque d'inondation important,
- les territoires à risque important d'inondation (TRI) ont été identifiés. Seize territoires à risques importants d'inondation ont été retenus à l'issue de la phase de concertation sur le bassin. Les aléas considérés sont, selon les territoires, le débordement de cours d'eau, le ruissellement et/ou les submersions marines pour le littoral.

Les phases en cours et à venir visent à construire avec les collectivités locales et les acteurs de la gestion du risque, des stratégies locales (déclinaison à l'échelle appropriée de la stratégie nationale et du PGRI) de gestion des risques pour réduire les conséquences négatives des inondations sur les TRI, ainsi que le premier PGRI à l'échelle du bassin Seine-Normandie. Ce plan, cohérent avec les politiques de gestion de l'eau actuelles, fournira une feuille de route partagée sur le bassin Seine-Normandie.

VI.19.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PGRI du bassin Seine-Normandie

Le projet de Tramway T10 est intégré au territoire du PGRI du bassin Seine-Normandie. Néanmoins, aucune commune traversée par le projet ne fait partie du TRI d'Île-de-France.

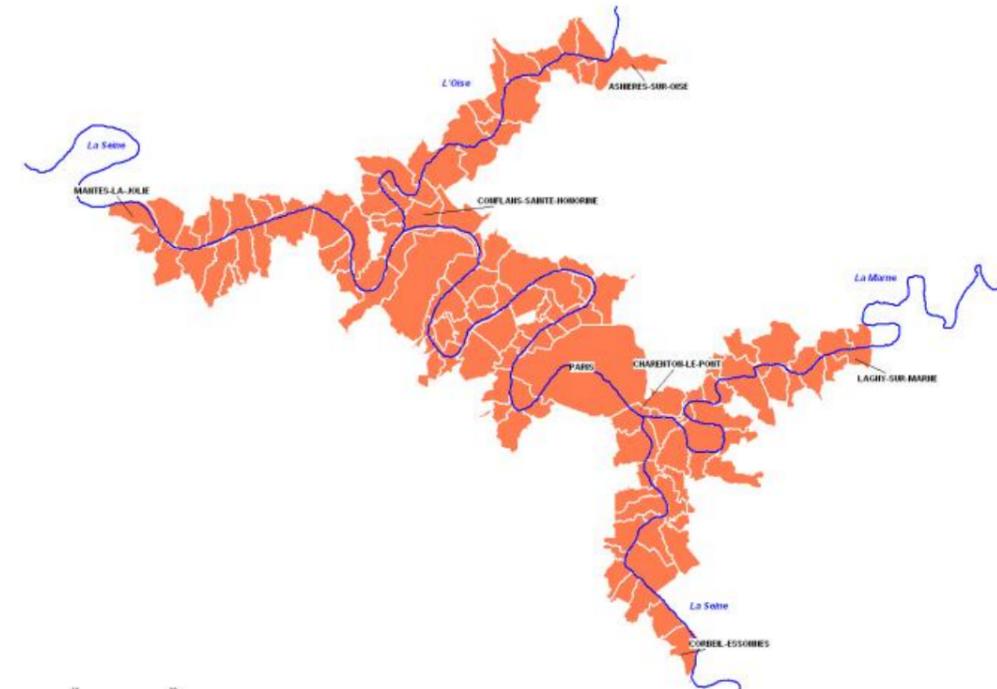


Illustration 6. Carte du TRI d'Île-de-France, source : Carte des TRI du bassin Seine-Normandie arrêtée au 27 novembre 2012 par le préfet coordonnateur de bassin

Le projet n'est pas concerné par les éléments constitutifs du PGRI du bassin Seine-Normandie.

VI.20. ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER (ZPPAUP) DE CLAMART

VI.20.1 Présentation du document

Les ZPPAUP ont été créées par les lois de décentralisation de 1979. Elles visent à définir en accord entre l'État et les collectivités les modalités de gestion d'un secteur urbain d'intérêt patrimonial. Les dispositions réglementaires et le périmètre de la ZPPAUP ont valeur de servitude d'utilité publique et sont annexés aux PLU des communes concernées. Ce type de protection permet de donner à la commune un rôle actif dans la gestion et la mise en valeur de son patrimoine. En outre, elle permet de promouvoir une protection mieux adaptée aux caractéristiques du tissu urbain, alliant la conservation des éléments les plus significatifs du patrimoine à un aménagement respectueux des traces du passé.

La loi Grenelle II prévoit la suppression des ZPPAUP et leurs remplacements par les Aires de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AMVAP). Ce remplacement sera effectif au 14 juillet 2015, toutes les ZPPAUP devront donc être transformées en AMVAP avant cette date. Dans le cas contraire, c'est le régime des abords des monuments historiques (loi du 31 décembre 1913) et des sites (loi du 24 mars 1930) qui s'appliquera à nouveau.

En effet, la protection du champ de visibilité des monuments historiques n'est pas applicable dans l'AMVAP (art. L. 642-7 du Code du Patrimoine), le périmètre de l'AMVAP (et, toujours actuellement, celui de la ZPPAUP) se substitue au périmètre de protection de 500 m. Cette substitution permet d'adapter au plus juste les périmètres de protection aux caractéristiques des monuments protégés et aux enjeux urbains.

Le projet est concerné par une ZPPAUP située sur le territoire de Clamart (approuvée par délibération du Conseil municipal le 24 juin 2009 et publiée par arrêté municipal du 24 juillet 2009). La commune dispose en effet d'un patrimoine bâti et paysager d'une grande richesse. L'histoire de cette ville s'inscrit naturellement au fil des façades et paysages qui agrémentent les différents quartiers : monuments historiques, maisons caractéristiques du village, résidences, maisons bourgeoises, villas, bâti pavillonnaire, immeubles collectifs, jardins, murs...

La ZPPAUP définit sept Zones de Protection (ZP) ayant pour but la mise en place de règles adaptées aux objectifs de protection recherchés et définis dans le rapport de présentation. Ces sept Zones de Protection sont les suivantes :

- ZP 1 : Zone de Protection du Village,
- ZP 2 : Zone de Protection de la Gare,
- ZP 3 : Zone de Protection des Villas,
- ZP 4 : Zone de Protection de la Cité Boigues,
- ZP 5 : Zone de Protection des Avenues,
- ZP 6 : Zone de Protection de la Cité de la Plaine ;

- ZP 7 : Zone de Protection du Cimetière Paysager.

VI.20.2 Analyse de la compatibilité du projet avec la ZPPAUP de Clamart



Illustration 7. Zones de Protection de la ZPPAUP de Clamart, source : PLU de Clamart, plan réglementaire de la ZPPAUP

Le périmètre du projet prend place dans deux des sept zones de protection de la ZPPAUP :

- la Zone de Protection 3 « Villas et Jardin Parisien » (ZP3) dont l'objectif est la protection du paysage résidentiel du secteur des Villas dont la qualité repose aussi bien sur la qualité des constructions que sur leur relation avec l'espace public : implantation, traitement des clôtures...

Le projet de Tramway T10 comporte des travaux de voirie en bordure dans la ZP Jardin Parisien côté Est de la RD 2. Ces travaux n'impacteront pas la qualité du paysage résidentiel du secteur, puisqu'ils viennent en extension de la voirie et du trottoir existant, sans impacter les clôtures des habitations riveraines. En outre, le règlement de la ZP3 n'interdit pas les travaux de voirie.

Le projet ne présente donc pas d'incompatibilité avec le règlement de la ZPPAUP de Clamart et notamment celui de la ZP3.

- la Zone de Protection 7 « Cimetière paysager » (ZP7) dont l'objectif est d'assurer la conservation de la cohérence de composition du cimetière dessiné par Robert Auzelle dans les années 1950.

Les prescriptions réglementaires de la ZP7 ont pour principal objet de cadrer les modifications, extensions ou créations d'installations et constructions nécessaires à l'exploitation et à l'entretien du cimetière ainsi qu'à l'accueil du public.

Le projet de Tramway T10 comporte des travaux de voirie en bordure dans la ZP « Cimetière paysager » côté Ouest de la RD 2. L'emprise globale de la voirie doit être élargie dans le cadre du projet de tramway, afin de permettre l'implantation des voies du tramway, des quais de la station tramway, les voiries routières permettant un fonctionnement correct du carrefour de la rue de la Porte Trivaux, les voies et cyclables, ainsi que les trottoirs.

Dans cette ZP7, aucune construction de type bâti ne sera créée, seuls des élargissements de voirie et trottoirs seront nécessaires, et ils resteront en dehors de la limite physique du cimetière paysager. Seul l'espace enherbé devant le cimetière sera impacté par cet élargissement de voirie. Le règlement de la ZP7 n'interdit pas les travaux de voirie. De plus, les travaux ne remettent pas en cause la philosophie de conservation de la composition de l'œuvre d'Auzelle puisque la limite physique du cimetière et les arbres marquant cette limite ne sont pas impactés par le projet.

Une mesure d'évitement a été mise en place lors de la conception du projet en positionnant hors de la ZP7 le local technique nécessaire au fonctionnement de la ligne dans ce secteur. En effet, celui-ci était situé initialement en bordure du cimetière et de la rue du Parc, et il a été déplacé au nord de la station-service, côté Ouest de la RD 2, en bordure de forêt de Meudon sur un petit parking situé à l'amorce d'un chemin entrant dans la forêt.

Le projet ne présente donc pas d'incompatibilité avec le règlement de la ZPPAUP de Clamart et notamment celui de la ZP7.

VI.21. SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCoT)

VI.21.1 Présentation du document

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ont remplacé les schémas directeurs, en application de la loi « Solidarité et Renouveau Urbains » (SRU) du 13 décembre 2000. Le SCoT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi), Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), Programmes Locaux de l'habitat (PLH).

Aucun SCoT n'est présent sur le territoire traversé par le projet de tramway T10. Néanmoins, en Île-de-France, en vertu de l'article L.122-2 du Code de l'Urbanisme, le SDRIF a valeur de SCoT pour l'application du principe de constructibilité limitée. Ainsi, en Île-de-France, les communes non couvertes par un SCoT ne sont pas soumises à ce principe.

VI.21.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SCoT

Le projet n'est pas concerné par un SCoT. De plus, le projet est compatible avec le SDRIF 2030 (cf. paragraphe VI.2).

VI.22. LE PLAN DE MOBILISATION POUR LES TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE

VI.22.1 Présentation du document

Le Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France est un cadre de référence qui assure l'articulation entre planification et programmation. Proposé dès 2008 par la Région Ile-de-France, approuvé en juin 2009 par le Conseil Régional et validé par l'ensemble des départements franciliens, le plan de mobilisation est donc un engagement des collectivités franciliennes – Région, départements, Ville de Paris et STIF – pour mener à bien, dans les dix années suivant sa signature, les opérations indispensables à l'amélioration de la situation dans les transports collectifs en Île-de-France.

En accélérant la réalisation des investissements consacrés aux transports en Ile-de-France, il répond aux urgences à court terme, et aux besoins des Franciliens à moyen et long termes.

Le Plan de mobilisation identifie une soixantaine de projets adaptés à la diversité des situations et des territoires. Il prévoit ainsi la modernisation et le développement du réseau RER, la désaturation des lignes de métro les plus engorgées, la réalisation de 120 km de tramway et de 300 km de bus en site propre ainsi que l'aménagement ou la création d'une dizaine de grands pôles multimodaux.

Le Plan de mobilisation est désormais complété par le projet de métro automatique du Grand Paris Express, suite à la signature du protocole d'accord entre l'État et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013. L'acte motivé du 26 mai 2011 et le décret du 24 août 2011 concourent à la définition d'un schéma d'ensemble regroupant notamment les opérations du Plan de mobilisation et du réseau de métro automatique du Grand Paris Express, qui prévoit la réalisation de 200 km de lignes de métro automatique.

VI.22.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France

Le projet de tramway T10 entre Antony et Clamart répond aux objectifs définis dans ce plan de mobilisation de favoriser le maillage du territoire francilien et les dessertes de banlieue à banlieue et de doubler la longueur du réseau. Il est inscrit dans les opérations à réaliser du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France (tramway Antony-Clamart). Il est également prévu dans les opérations de tramways à engager sur la période 2013-2017 dans le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du Plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

Le projet T10 est inscrit dans le Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France.

VI.23. CONTRAT DE PROJETS ÉTAT-REGION D'ILE-DE-FRANCE

VI.23.1 Présentation du document

Le Contrat de Projets État-Région (CPER) d'Ile-de-France est un engagement financier de l'État et de la Région Ile-de-France sur plusieurs années (2007-2013 et 2014-2020). En matière de transports collectifs, il porte sur des projets d'infrastructures de grande ampleur : création de lignes et extension ou amélioration de lignes existantes, principalement pour le RER et le métro. Pour la période 2007-2013, l'engagement financier pour les opérations de transports collectifs en Ile-de-France s'élève à 3,4 milliards d'euros. Les engagements financiers de la Région et de l'État sont complétés par un engagement des départements.

Le CPER 2007-2013 est arrivé à échéance le 31 décembre 2013. Dans sa circulaire du 2 août 2013, le Premier Ministre a informé les préfets de région du renouvellement de la contractualisation avec les régions avec une nouvelle génération de Contrats de projets. Le gouvernement souhaite également que 2014 soit une année de transition pour permettre l'achèvement des opérations en cours et la continuité avec les futurs contrats qui devraient être conclus en cours d'année 2014. Les CPER 2007-2013 ont donc été prorogés d'une année supplémentaire via un avenant.

Pour la période «2015-2020», une programmation sera établie dans le cadre du Contrat de Projets Etat-Région et des Contrats Région-Départements couvrant la période «2014- 2020». Elle devrait permettre le lancement d'ici fin 2020 de l'ensemble des projets prévus au PDUIF.

VI.23.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le CPER

Le projet T10 est inscrit dans le CPER 2007-2013. Au-delà, la Région et le Département solliciteront l'Etat pour que l'opération soit également inscrite dans la prochaine contractualisation « Etat – Région ». Déduction faite de la participation de l'Etat, le solde restant à la charge de la Région et du Département sera alors financé suivant les clefs de répartition du CPRD décrit ci-après.

Le projet est inscrit dans le CPER.

VI.24. CONTRAT PARTICULIER REGION ILE-DE-FRANCE - DEPARTEMENT HAUTS-DE-SEINE (CPRD)

VI.24.1 Présentation du document

Pour compléter les financements de projets déjà inscrits au CPER ou pour permettre la réalisation de nouveaux projets, la Région et chacun des huit départements franciliens signent un Contrat Particulier Région-Département (CPRD).

Ce Contrat Particulier contient un volet unique consacré au développement des transports collectifs sur le territoire des Hauts-de-Seine. Des opérations structurantes ont été retenues pour assurer un maillage efficace de ce territoire, notamment en mode tramway.

L'article 5 du contrat, ouvre la possibilité aux partenaires de faire un point sur le déroulement des actions engagées ainsi que de réallouer des moyens financiers ou d'inscrire des opérations nouvelles, dès lors qu'elles seraient susceptibles de répondre aux exigences des deux parties en termes de priorité et de maturité.

Ainsi, l'avenant de révision du contrat particulier adopté en juin 2013 proroge le contrat particulier sur la période 2013-2014.

VI.24.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le CPRD

Le Département des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France se sont associés pour financer le projet de tramway T10 dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département des Hauts-de-Seine pour la période 2009-2013, prolongé sur la période 2013-2014 par avenant du 20 juin 2013. L'enveloppe financière qui y est prévue pour financer la poursuite de l'opération de tramway, d'un montant total de 100 M€, (aux conditions économiques de janvier 2008), se décompose de la manière suivante :

- le Département : 52 M€ (52 %) ;
- la Région : 48 M€ (48 %)

Au-delà du présent contrat, la Région et le Département s'engagent à financer l'opération suivant la même clé de répartition (52% par le Département, 48% par la Région). Les besoins supplémentaires permettant de solder l'opération seront intégrés dans le cadre des prochains contrats de projets.

Une convention de maîtrise d'ouvrage et une convention de financement des études jusqu'à l'enquête publique ont été approuvées par le Conseil d'Administration du STIF et par la Commission Permanente du Département des Hauts-de-Seine en juillet 2011, ce qui a permis le lancement effectif de l'opération.

Le montant de cette convention s'est élevé à 6.8 M€ courants, réparti entre les deux financeurs de la manière suivante : la Région Ile-de-France (35%) et le Département des Hauts-de-Seine (65%).

La convention de financement pour la suite des études vise à couvrir les dépenses d'investissement du projet pour la réalisation des études d'avant-projet (Maîtrise d'œuvre et Maîtrise d'ouvrage) pour 8.3 M€ courants ainsi que des premières acquisitions foncières indispensables à l'opération pour 6 M€ H.T.

Le projet est inscrit dans le CPRD Hauts-de-Seine.

VI.25. PLAN LOCAL D'URBANISME

VI.25.1 Présentation du document

Le Plan local d'Urbanisme (PLU), introduit par la loi de Solidarité et Renouveau Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, remplace le Plan d'Occupation des Sols (POS). Il détermine l'affectation principale des sols par zone et définit les règles qui s'appliquent de manière générale et spécifique dans chaque zone (espaces dédiés à l'urbanisation d'habitat ou d'activités, préservation des espaces agricoles ou forestiers de toute évolution non désirée,...). Ce document constitue le socle sur lequel s'appuient les demandes d'autorisation ou d'utilisation du sol (permis de construire, d'aménager, de démolir).

C'est un document d'urbanisme opérationnel, soumis à enquête publique, qui se veut réglementaire et plus opérationnel que le POS afin de :

- simplifier les procédures pour réduire les risques de contentieux liés à la forme,
- renforcer la participation des habitants à la définition des enjeux et des objectifs locaux,
- donner à la planification locale une autre dimension que la réglementation de l'occupation des sols, le PLU devant traduire la vision globale de l'aménagement communal et la cohérence des politiques.

Les PLU comprennent (article L.123-1 du Code de l'Urbanisme) :

- un rapport de présentation,
- un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD),
- des orientations d'aménagement et de programmation,
- un règlement,
- et des annexes.

Lorsque le PLU tient lieu de Programme Local de l'Habitat ou de Plan de Déplacements Urbains, il comprend également un programme d'orientations et d'actions. Par ailleurs, en Ile-de-France, les PLU doivent être compatibles avec le SDRIF (et avec les Schémas de COhérence Territoriale si existants).

Les PLU sont des documents dont les dispositions graphiques et réglementaires sont opposables aux tiers. Les contraintes associées sont donc importantes. Ainsi, le projet de Tramway T10 doit être compatible avec les documents suivants du PLU de chaque commune :

- le règlement des zones au niveau desquelles le projet s'insère,
- et les documents graphiques dont :
 - le plan de zonage,

- le plan des espaces boisés classés (souvent représentés sur le plan de zonage) : en application de l'article L130-1 du Code de l'Urbanisme, le classement en espaces boisés classés interdit les changements d'affectation ou les modes d'occupation des sols de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements,
- le plan des emplacements réservés (souvent représentés sur le plan de zonage) : Les emplacements réservés sont au nombre des zones spéciales susceptibles d'être délimitées par les PLU en application de l'article L. 123-1-8°. Réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général, aux espaces verts ou aux programmes de logement social (L. 123-2 b), ces emplacements traduisent un engagement des collectivités publiques relatif aux équipements publics projetés sur leur territoire.

En cas d'impossibilité de rendre compatible le projet avec les éléments précités, les PLU doivent faire l'objet d'une procédure de mise en compatibilité conformément aux articles L.123-14 et L.123-14-2 (articles à venir) du Code de l'Urbanisme pour permettre la prise de l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet ; le document de mise en compatibilité étant joint au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

De plus, le projet de Tramway T10 doit respecter, pour chaque commune, les servitudes d'utilité publique. Elles constituent des limitations administratives au droit de propriété. Elles sont instituées par une autorité publique dans un but d'intérêt général. Qualifiées aussi parfois de « servitudes administratives » ou de « servitudes de droit public », elles sont créées par des lois et règlements particuliers, codifiés ou non et ont un caractère d'ordre public interdisant aux particuliers d'y déroger unilatéralement.

Le présent chapitre a pour objet d'identifier si le projet soumis à l'enquête publique est compatible avec les PLU des communes traversées par celui-ci et de justifier, le cas échéant, de la nécessité de réaliser une mise en compatibilité du document en question. Il analyse aussi le respect, ou non, des servitudes d'utilité publique rencontrées par le projet.

Le zonage ainsi que les espaces boisés classés et les emplacements réservés de Clamart, du Plessis-Robinson, de Châtenay-Malabry et d'Antony sont représentés dans les cartes ci-après. Toutes les contraintes réglementaires ne figurent pas sur ces cartes.

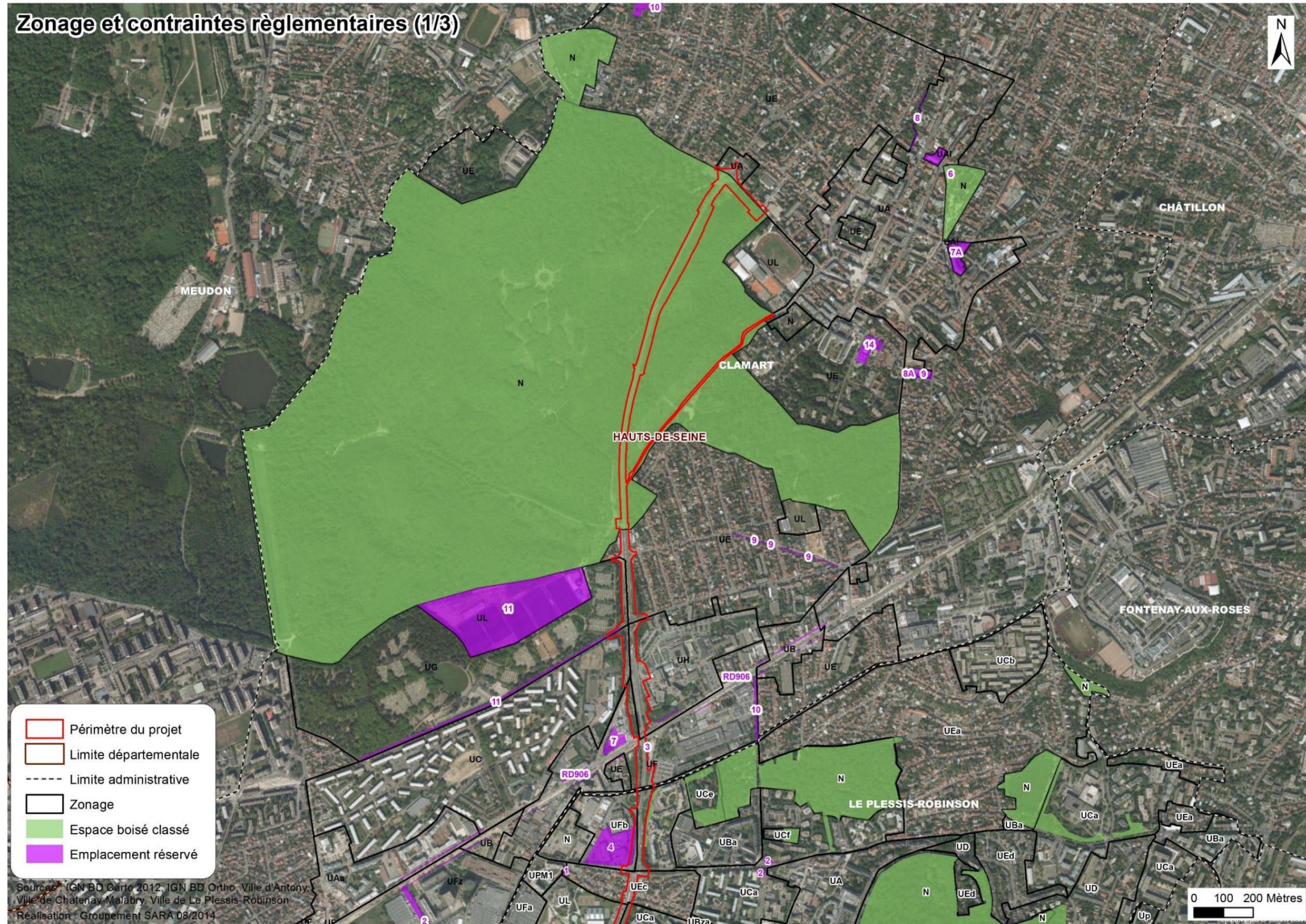


Illustration 8. Zonage et contraintes réglementaires d'urbanisme (1/3), sources : PLU Clamart, PLU Plessis-Robinson, PLU Châtenay-Malabry, PLU Antony

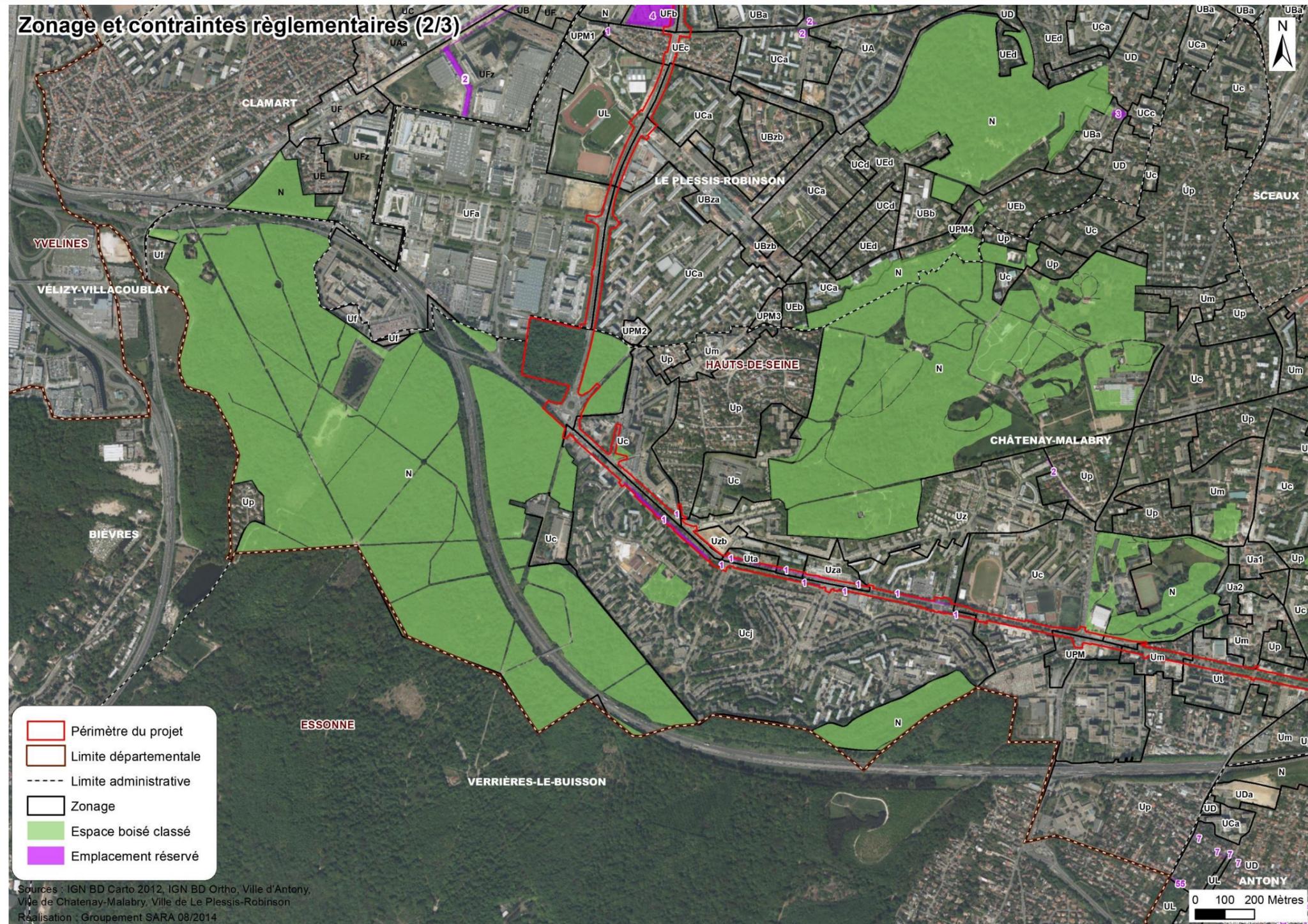


Illustration 9. Zonage et contraintes réglementaires d'urbanisme (2/3), sources : PLU Clamart, PLU Plessis-Robinson, PLU Châtenay-Malabry, PLU Antony



Illustration 10. Zonage et contraintes réglementaires d'urbanisme (3/3), sources : PLU Clamart, PLU Plessis-Robinson, PLU Châtenay-Malabry, PLU Antony

VI.25.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Clamart

Le PLU de Clamart a été approuvé le 23 septembre 2009 et sa dernière modification date du 24 avril 2013. Une révision du document est en cours (délibération du Conseil municipal du 11 avril 2014 prescrivant la révision du PLU). Ce travail de révision du document d'urbanisme s'échelonne sur plusieurs mois pour s'achever au plus tard fin 2015. Il sera mené en concertation avec les Clamartois. A cet effet, l'organisation de réunions publiques et d'ateliers d'urbanisme à thèmes est prévue au cours du dernier trimestre 2014.

VI.25.2.1 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT ET LE PLAN DE ZONAGE

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
Clamart	UA	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voirie et de la plateforme Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux Création/adaptation d'une voie pour les modes actifs 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UA pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UA1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UA2 ; L'article UA1 interdit « les dépôts à l'air libre, les entrepôts, les entreprises d'entreposage et de cassage de voitures et la transformation de matériaux de récupération ». Or, dans cette zone pourront potentiellement être implantés une base travaux ou des stockages de matériaux pour réaliser le projet de tramway T10.
	UE	<ul style="list-style-type: none"> Création du terminus « Place du Garde » Création de la station «Jardin Parisien» Création d'aménagements de voirie et de la plateforme Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UE pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UE1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UE2 ; L'article UE1 interdit « les dépôts à l'air libre, les entrepôts, les entreprises d'entreposage et de cassage de voitures et la transformation de matériaux de récupération.

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
	N	<ul style="list-style-type: none"> Création du terminus « Place du Garde » Création d'aménagements de voirie et de la plateforme Création de deux sous-stations Création d'un local d'exploitation Création d'un local technique de signalisation Création/adaptation d'une voie pour les modes actifs. Création d'un mur de soutènement Stockage temporaire potentiel de matériaux en ligne 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone N pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article N1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article N2. <p>Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) peuvent être autorisées dans le cadre des dispositions de l'article R.123-8 du Code de l'Urbanisme, à condition que le règlement de la zone N du PLU de Clamart le précise expressément.</p>
Clamart	UG	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voirie et de la plateforme Création de la station « Jardin Parisien » Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UG pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UG1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UG2 ; Les stockages temporaires de matériaux et matériels (en ligne et bases travaux) ne sont pas autorisés explicitement dans la zone UG2.
	UH	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voirie et de la plateforme Création de la station « Hôpital Béclère » Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UH pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UH1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UH2 ; Les stockages temporaires de matériaux et matériels (en ligne et bases travaux) ne sont pas autorisés explicitement dans la zone UH2.
	UC	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voirie et de la plateforme Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UC pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UC1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UC2 ; L'article UC1 interdit « les dépôts à l'air libre, les entrepôts, les entreprises d'entreposage et de cassage de voitures et la transformation de matériaux de récupération ».

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
	UF	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'aménagements de voirie et de la plateforme • Création de la station « Hôpital Béclère » • Création d'un mur de soutènement • Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UF pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UF1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UF2 ; • L'article UF1 interdit « les dépôts à l'air libre, les entrepôts, les entreprises d'entreposage et de cassage de voitures et la transformation de matériaux de récupération ; • L'article UF13 impose : « 15% de la superficie du terrain devront être traités en espace vert ».

Les règlements d'urbanisme des zonages UA, UE, N, UG, UH, UC et UF nécessiteront une mise en compatibilité.

VI.25.2.2 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable qui définit les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement retenues pour l'ensemble de la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement. C'est un document politique exprimant les objectifs et projets de la collectivité locale à l'horizon de 10 à 20 ans. Il répond au principe de développement durable qui inscrit le PLU dans des objectifs plus lointains que sa propre durée.

Le PADD de Clamart s'articule autour de 4 orientations déclinées sous forme de sous-orientations.

COMMUNE	ORIENTATIONS DU PADD	SOUS-ORIENTATIONS DU PADD
Clamart	Aménagement de l'espace	Réaménager les entrées de ville et de quartiers Requalifier la route départementale 906
	Développement commercial, artisanal et économique	Redynamiser le commerce : <ul style="list-style-type: none"> améliorer la desserte des transports en commun entre les différents quartiers, notamment entre la Gare, Percy, le centre-ville et le Haut Clamart.
	Environnement	Valoriser les espaces naturels existants : <ul style="list-style-type: none"> favoriser les accès au bois en réaménageant en partenariat avec l'ONF les circulations dont certaines ont été interrompues partiellement ou totalement lors des travaux de RD 2.
	Environnement	Favoriser le développement durable : <ul style="list-style-type: none"> réguler le ruissellement des eaux pluviales en imposant, notamment aux nouvelles opérations d'aménagement, une surface minimum en pleine terre et des zones de rétention, imposer pour toute nouvelle construction une limitation des débits de rejets des eaux pluviales vers les réseaux d'assainissement.
	Déplacements	Améliorer la desserte des transports en commun : <ul style="list-style-type: none"> développer le réseau afin d'améliorer les liaisons inter-quartiers, notamment entre la Gare, Percy, le centre-ville et les quartiers du plateau Des circulations automobiles adaptées à chaque secteur urbain : <ul style="list-style-type: none"> favoriser et fluidifier la circulation sur les axes à grand transit dans le but de réduire les nuisances sonores et les accidents des zones résidentielles, réaménager les entrées de ville pour améliorer les problèmes de congestion de trafic et de diffusion dans les quartiers. Favoriser le développement des circulations douces.

Le projet de tramway T10 Antony-Clamart répond aux orientations et sous-orientations du PADD de Clamart car ses objectifs sont les suivants :

- **Favoriser l'usage des transports en commun** avec un mode de déplacement durable qui permettra de :
 - répondre aux besoins croissants de déplacements de banlieue à banlieue ;
 - renforcer les possibilités de rabattement en transport collectif vers le réseau structurant existant (RER B, TVM et T6) ;
 - offrir une alternative aux autres modes de transports, notamment la voiture particulière, dans les liaisons entre les quartiers périphériques.
- **Accompagner les projets de développement du territoire**, grâce à un projet de transport qui :
 - renforcera l'attractivité des communes traversées ;
 - intégrera la nécessité de desservir les projets en cours : quartiers Allende, Europe, Appert-Justice, zone d'activités Novéos,...
 - donnera une impulsion pour la mise en œuvre de nouveaux projets urbains.
- **Offrir un service de grande qualité aux usagers**, grâce à un mode de transport :
 - rapide, fréquent, et fiable ;
 - accessible et confortable pour tous les usagers (planchers bas, rames climatisées, etc);
- **Améliorer le cadre de vie des habitants et des riverains** par la requalification des espaces publics le long du tramway, grâce à un projet qui s'attachera à :
 - redistribuer l'espace au profit des vélos et des piétons ;
 - réorganiser le stationnement et la circulation ;
 - embellir le paysage urbain par des aménagements de qualité.

Le projet de Tramway T10 étant compatible avec le PADD de Clamart, aucune modification de cette pièce n'est nécessaire.

VI.25.2.3 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES ESPACES BOISES CLASSE (EBC)

Selon l'article L130-1 du Code de l'Urbanisme, le classement en Espace Boisé Classé (EBC) s'applique aux « bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements ».

Les EBC font donc l'objet de servitudes destinées à en assurer la protection et la pérennité. Ainsi, les coupes et les abattages d'arbres y sont soumis à autorisation et doivent donner lieu à un reboisement obligatoire. Tout défrichement ayant pour objet la suppression du caractère boisé des lieux est interdit.

Le classement interdit tout changement d'affectation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements. Ces mesures sont destinées à préserver les boisements dont le maintien est jugé nécessaire pour la qualité du site et l'équilibre naturel du territoire concerné.

L'EBC situé à Clamart, à proximité immédiate ou dans les emprises du projet de Tramway T10, recouvre la RD2 actuelle et est présenté dans le tableau ci-dessous :

Si un projet d'intérêt général impacte une partie d'EBC, le déclassement de cette partie impactée est nécessaire afin d'y permettre la réalisation du projet. Ainsi, l'EBC sera réduit de cette partie impactée d'EBC.

Le déclassement d'un espace boisé classé est possible, mais doit être fondé sur des motifs d'urbanisme ou d'intérêt général.

Le déclassement de ces terrains ou la réduction d'un espace boisé classé n'est pas possible par modification du PLU. En effet, selon l'article L. 123-13 du code de l'Urbanisme, la réduction ou la suppression d'un EBC ne peut se faire que dans le cadre de révision ou de mise en compatibilité des PLU (soumises à enquête publique).

COMMUNE	LOCALISATION DES EBC	INTERCEPTION DES EBC PAR LE PROJET
Clamart		<p>L'EBC du Bois de Clamart – appartenant au massif forestier de Meudon (massif de plus de 100 hectares) sera intercepté par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'implantation d'aménagements de voirie et de la plateforme, • la réalisation du terminus « Place du Garde », • la création d'un mur de soutènement, • la création de deux sous-stations • la création/adaptation d'une voie verte. • la création d'un local d'exploitation • la création d'un local technique de signalisation <p>⇒ L'EBC devra être déclassé partiellement au niveau de la RD 2, de la route du Vieux Cimetière pour la voie verte, de la Place du Garde et le long de la rue de Meudon pour le terminus et les locaux techniques, au niveau du parking au Nord de la station-service, côté Ouest de la RD 2 pour la sous-station pour permettre les travaux nécessitant un défrichement ou supprimant le caractère boisé du site.</p> <p>Le projet est incompatible avec certaines parties de l'EBC du Bois de Clamart.</p>

VI.25.2.4 ELEMENTS DE PATRIMOINE BATI REMARQUABLE ET ESPACES PAYSAGERS A PROTEGER

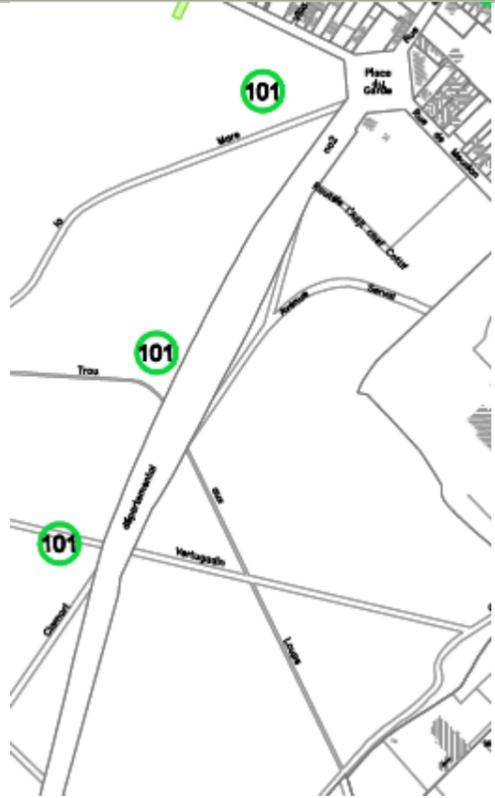
A ce titre, certains éléments bâtis et paysagers (y compris les alignements d'arbres et arbres remarquables) remarquables sont soumis à des mesures de protection et de mise en valeur spécifiques traduites sous forme de prescriptions particulières.

Les éléments bâtis repérés au titre du patrimoine d'intérêt local (en application de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme) sur les documents graphiques, sont soumis aux règles suivantes :

- tous les travaux effectués sur un bâtiment ou ensemble de bâtiments repérés doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques conférant leur intérêt,
- la démolition des éléments de patrimoine repérés doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable.

Les prescriptions concernant les espaces paysagers, alignements d'arbres à protéger et arbres d'alignement sont décrits dans le règlement de la zone d'implantation concernée.

Le tableau ci-dessous recense les éléments du patrimoine bâti remarquable, les espaces paysagers à protéger, les arbres remarquables et les alignements d'arbres à proximité immédiate ou dans les emprises du projet de Tramway T10 ainsi que leurs prescriptions.

COMMUNE	LOCALISATION DE L'ELEMENT REMARQUABLE	IDENTIFICATION DE L'ELEMENT	PRESCRIPTIONS PARTICULIERES
Clamart		Les trois éléments numérotés 101 correspondent à des groupes de chênes, châtaignes et hêtres	<p>Ces groupes d'arbres sont situés en zone N. L'article N13 de la zone précise que «toute construction à édifier devra sauvegarder et mettre en valeur les arbres remarquables».</p> <p>La pérennité des arbres identifiés n'est pas remise en cause par le projet.</p> <p>Le projet est compatible avec les arbres remarquables numérotés 101 dans le PLU de Clamart.</p>

VI.25.2.5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES (ER)

Les emplacements réservés (article L. 123-2-c du Code de l'Urbanisme) sont des espaces désignés par le plan de zonage d'urbanisme au bénéfice d'une collectivité, de l'Etat ou d'un concessionnaire pouvant faire l'objet d'une acquisition dans le but d'y implanter un équipement public ou un projet d'intérêt général (gymnase, école, voie publique...). Les précisions concernant les bénéficiaires ou les objets des emplacements réservés figurent généralement dans une liste contenue dans les annexes du document d'urbanisme.

L'article R.123-11 du Code de l'Urbanisme précise que « Les documents graphiques du règlement font, en outre, *apparaître s'il y a lieu* :

d) Les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts, en précisant leur destination et les collectivités, services et organismes publics bénéficiaires... ».

Les emplacements réservés ne sont pas représentés sur le plan de zonage mais sur le document graphique relatif aux emplacements réservés.

Les emplacements réservés recensés à proximité immédiate ou dans les emprises du projet de Tramway T10 sont présentés dans le tableau ci-dessous :

COMMUNE	LOCALISATION DES EMPLACEMENTS RESERVES	INTERCEPTION DES EMPLACEMENTS RESERVES PAR LE PROJET	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE
Clamart	<p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Emplacement réservé pour équipement public (Commune - RATP) Emplacement réservé pour logements sociaux (Commune - RATP) Emplacement réservé pour équipement public au profit du Département Emplacements réservés de la commune pour opérations de voirie Emplacements réservés du département pour opérations de voirie 	<p>Emplacement réservé n° 11 pour l'élargissement de la rue de la porte de Trivaux (superficie : 4 336 m²). Le bénéficiaire est la commune.</p>	<p>Le nouvel emplacement réservé du Tramway T10 se superpose avec une partie de l'emplacement réservé n°11.</p> <p>la commune (bénéficiaire de l'ER) et le Département (propriétaire de cette emprise) s'accordent pour dire que le projet T10 sera compatible avec cet ER même si le projet d'élargissement correspondant n'est pas encore réalisé.</p> <p>Le projet est compatible avec l'emplacement réservé n°11.</p>
Clamart	<p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Emplacement réservé pour équipement public (Commune - RATP) Emplacement réservé pour logements sociaux (Commune - RATP) Emplacement réservé pour équipement public au profit du Département Emplacements réservés de la commune pour opérations de voirie Emplacements réservés du département pour opérations de voirie 	<p>Emplacement réservé n° 3 pour le poste de redressement nécessaire à l'alimentation électrique de la ligne du projet de tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay situé au 247 avenue du Général De Gaulle (superficie : 151 et 83 m²). Le bénéficiaire est la RATP.</p>	<p>Le projet du Tramway T10 n'impacte par le poste de redressement du Tramway T6 créé près de la RD 2.</p> <p>Le projet est compatible avec l'emplacement réservé n°3.</p>

VI.25.2.6 ANALYSE DU RESPECT DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE INTERCEPTEES PAR LE PROJET SUR LE TERRITOIRE DE CLAMART

COMMUNE	SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUES INTERCEPTEES PAR LE PROJET	RESPECT/NON RESPECT DES SERVITUDES INTERCEPTEES
Clamart	Servitudes de protection de Monuments Historiques inscrits et de leurs abords	Le service territorial de l'architecture et du patrimoine des Hauts-de-Seine a été contacté lors des phases de conception du projet. Les mesures de conservation du patrimoine précisées au chapitre 3 Impacts et Mesures seront mises en œuvre. Le projet respecte la servitude.
	Périmètre de prévention des risques de mouvements de terrain	La description de la servitude, de ces effets et des mesures mises en œuvre pour la respecter sont décrits au paragraphe VI.17.2. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes relatives au réseau de transport électrique : couloir de passage de ligne électrique haute tension	Le projet dégage le gabarit suffisant pour permettre son passage sous les lignes électriques existantes. Par ailleurs, toutes les règles seront respectées pour garantir l'intégrité du réseau et la santé des intervenants lors de la réalisation des travaux. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes relatives aux communications : câbles PTT / TRN	Le projet ne remettra pas en cause le passage de ces câbles. Par ailleurs, toutes les règles seront respectées pour garantir l'intégrité du réseau et la santé des intervenants lors de la réalisation des travaux. Le projet respecte la servitude.
	Servitude relative à la Protection du Patrimoine Architecturale, Urbain et Paysager	La servitude de la ZPPAUP, ces effets et les mesures mises en œuvre pour la respecter sont décrits au paragraphe VI.20.2. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes aéronautiques de dégagement	Ces servitudes contraignent les hauteurs des constructions dans les périmètres qu'elles définissent. Le projet est trop éloigné de l'objet de la servitude pour être impacté par elle ou pour l'impacter. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes radioélectriques de protection contre les obstacles	Ces servitudes contraignent les hauteurs des constructions dans les périmètres qu'elles définissent. Le projet est trop éloigné de l'objet de la servitude pour être impacté par elles. Le projet respecte la servitude.
Servitudes de protection des bois et forêts : forêt domaniale	La plateforme ferroviaire prend place à proximité des limites de la servitude. Les mesures décrites dans le paragraphe VI.12.2 sont prises dans le traitement des abords. L'élargissement de la RD 2 et la création de la voie verte sont réalisés dans la forêt domaniale de Meudon. En conséquence, les mesures décrites au paragraphe VI.12.2 sont prises dans le cadre de la mise en œuvre du projet. D'autre part l'élargissement du domaine public routier nécessaire au projet de tramway T10 nécessitera l'acquisition de parties de la forêt domaniale et la mise en place d'emplacements réservés dans cet objectif. Ces acquisitions se feront dans le cadre d'échanges avec l'Etat pour définir les mesures de compensation (restitution de terrains boisés) rendant acceptable cet impact. Le projet respecte la servitude.	

Le projet respecte les servitudes d'utilité publique s'appliquant sur la commune de Clamart.

VI.25.2.7 BILAN SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE CLAMART

Une procédure de mise en compatibilité du PLU devra être réalisée au regard :

- de l'incompatibilité du projet avec le règlement des zones UA, UE, N, UG, UH, UC et UF
- du déclassement partiel de l'EBC du Bois de Clamart au niveau de la RD 2, de la route du Vieux Cimetière pour la voie verte, de la Place du Garde et le long de la rue de Meudon pour le terminus et les locaux techniques, au niveau du Nord de la station-service, côté Ouest de la RD 2 pour la sous-station pour permettre les travaux impactant des arbres,
- de la nécessité d'inscrire en emplacement réservé l'élargissement de la RD 2 pour régulariser l'accroissement du domaine public routier à cet endroit,
- la création d'emplacements réservés sur les parcelles privées impactées par le projet.

Toutefois, le projet respecte les servitudes d'utilité publique qu'il rencontre.

VI.25.3 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU du Plessis-Robinson

Le PLU du Plessis-Robinson a été approuvé le 29 juin 2004, sa dernière mise à jour est du 8 février 2007 et dernière modification du 4 juillet 2013. Une révision du document est en cours (délibération du Conseil municipal du 27 octobre 2011 prescrivant la révision du PLU).

Une réunion publique présentant le diagnostic a eu lieu le 24 juin 2014 et un débat sur le PADD devrait avoir lieu en novembre 2014. L'enquête publique sur la révision du PLU est envisagée à septembre 2015. Le nouveau PLU soumis à l'enquête par la commune devra nécessairement être compatible avec le projet de tramway T10.

VI.25.3.1 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT ET LE PLAN DE ZONAGE

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
Le Plessis-Robinson	UC Secteur UCa	<ul style="list-style-type: none"> Création de la plateforme et d'aménagements de voirie Création de la station « Edouard Herriot » Création de la station « Parc des sports » Création de la station « Novéos » Création d'une sous-station Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UC pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UC1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UC2. Toutefois, il est noté que sont autorisés « les affouillements et les exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers ». L'article UC1 interdit les « dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets, les entreprises de cassage de voitures, ainsi que la transformation des matériaux de récupération ».
	UF Secteur UFa Secteur Ufb	<ul style="list-style-type: none"> Création de la plateforme et d'aménagements de voirie Création des stations « Novéos » et « Edouard Herriot » Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UF pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UF1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UF2. Toutefois, il est noté que sont autorisés « les affouillements et les exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers » ; L'article UF1 interdit les « dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets, les entreprises de cassage de voitures, ainsi que la transformation des matériaux de récupération ». L'article UF10.1. indique : « en bordure des voies de circulation et sous respect des servitudes énoncées à l'article ci-dessus, la hauteur d'une construction quelle qu'elle soit ne pourra excéder la distance qui sépare cette construction de l'axe médian de la voie la plus proche ».

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
Le Plessis-Robinson	Secteur UEc	<ul style="list-style-type: none"> Création de la plateforme et d'aménagements de voirie Création d'une sous-station Création d'une base travaux et d'une base de stockage Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UEc pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UE1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UE2. Toutefois, il est noté que sont autorisés « les affouillements et les exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers ». L'article UEc1 interdit les « dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets, les entreprises de cassage de voitures, ainsi que la transformation des matériaux de récupération ».
	UL	<ul style="list-style-type: none"> Création de la station « Parc des sports » Création de la plateforme et d'aménagements de voirie Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UL pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UL1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UL2. Toutefois, il est noté que sont autorisés « les affouillements et les exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers ». L'article UL1 interdit les « dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets, les entreprises de cassage de voitures, ainsi que la transformation des matériaux de récupération ». Le projet étant essentiellement constitué de créations de voiries et d'infrastructures de transport est incompatible avec les dispositions de l'article UL13 : « les espaces non bâtis représenteront au moins 70 % de la superficie de la zone ».
	UBz Secteur UBza	<ul style="list-style-type: none"> Création de la plateforme et d'aménagements de voirie Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UBz pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UBz1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UBz2. Toutefois, il est noté que sont autorisés « les affouillements et les exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers ». L'article UBz1 interdit les « dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets, les entreprises de cassage de voitures, ainsi que la transformation des matériaux de récupération ».

Les règlements d'urbanisme des zonages UC, UF, UEc, UL et UBz nécessiteront une mise en compatibilité.

VI.25.3.2 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable qui définit les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement retenues pour l'ensemble de la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement. C'est un document politique exprimant les objectifs et projets de la collectivité locale à l'horizon de 10 à 20 ans. Il répond au principe de développement durable qui inscrit le PLU dans des objectifs plus lointains que sa propre durée.

Le PADD du Plessis-Robinson s'articule autour de 4 orientations déclinées sous forme de sous-orientations.

Légende du tableau	Projet compatible avec l'orientation du PADD	Projet non concerné par l'orientation du PADD
--------------------	--	---

COMMUNE	ORIENTATIONS DU PADD	SOUS-ORIENTATIONS DU PADD
Le Plessis-Robinson	Créer et rénover des quartiers où il fait bon vivre	
	Répondre aux besoins quotidiens des habitants : des équipements adaptés aux nouveaux besoins	
	Mettre en œuvre une politique de déplacement au cœur du projet urbain	L'amélioration des transports en commun
	Revitaliser la fonction économique du territoire	Parc d'activités Plessis-Clamart

Le projet de tramway T10 Antony-Clamart répond aux orientations et sous-orientations du PADD du Plessis-Robinson car ses objectifs sont les suivants :

- **Favoriser l'usage des transports en commun** avec un mode de déplacement durable qui permettra de :
 - répondre aux besoins croissants de déplacements de banlieue à banlieue ;
 - renforcer les possibilités de rabattement en transport collectif vers le réseau structurant existant (RER B, TVM et T6) ;

- offrir une alternative aux autres modes de transports, notamment la voiture particulière, dans les liaisons entre les quartiers périphériques.
- **Accompagner les projets de développement du territoire**, grâce à un projet de transport qui :
 - renforcera l'attractivité des communes traversées ;
 - intègrera la nécessité de desservir les projets en cours : quartiers Allende, Europe, Appert-Justice, zone d'activités Novéos,...
 - donnera une impulsion pour la mise en œuvre de nouveaux projets urbains.
- **Offrir un service de grande qualité aux usagers**, grâce à un mode de transport :
 - rapide, fréquent, et fiable ;
 - accessible et confortable pour tous les usagers (planchers bas, rames climatisées, etc);
- **Améliorer le cadre de vie des habitants et des riverains** par la requalification des espaces publics le long du tramway, grâce à un projet qui s'attachera à :
 - redistribuer l'espace au profit des vélos et des piétons ;
 - réorganiser le stationnement et la circulation ;
 - embellir le paysage urbain par des aménagements de qualité.

Le projet de Tramway T10 étant compatible avec le PADD du Plessis-Robinson, aucune modification de cette pièce n'est nécessaire.

VI.25.3.3 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES ESPACES BOISES CLASSE (EBC)

Selon l'article L130-1 du Code de l'Urbanisme, le classement en Espace Boisé Classé (EBC) s'applique aux « bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attendant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements ».

Les EBC font donc l'objet de servitudes destinées à en assurer la protection et la pérennité. Ainsi, les coupes et les abattages d'arbres y sont soumis à autorisation et doivent donner lieu à un reboisement obligatoire. Tout défrichement ayant pour objet la suppression du caractère boisé des lieux est interdit.

Le classement interdit tout changement d'affectation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements. Ces mesures sont destinées à préserver les boisements dont le maintien est jugé nécessaire pour la qualité du site et l'équilibre naturel du territoire concerné.

Si un projet d'intérêt général impacte une partie d'EBC, le déclassement de cette partie impactée est nécessaire afin d'y permettre la réalisation du projet. Ainsi, l'EBC sera réduit de cette partie impactée d'EBC.

Le déclassement d'un espace boisé classé est possible, mais doit être fondé sur des motifs d'urbanisme ou d'intérêt général.

Le déclassement de ces terrains ou la réduction d'un espace boisé classé n'est pas possible par modification du PLU. En effet, selon l'article L. 123-13 du code de l'Urbanisme, la réduction ou la suppression d'un EBC ne peut se faire que dans le cadre de révision ou de mise en compatibilité des PLU (soumises à enquête publique).

L'EBC situé au Plessis-Robinson le long de l'avenue Paul Langevin n'est pas intercepté par l'implantation de la plateforme et de la station « Edouard Herriot ».

Le projet est donc compatible avec cet EBC, seul EBC de la commune à proximité immédiate des emprises du projet de Tramway T10.

VI.25.3.4 ELEMENTS DE PATRIMOINE BATI REMARQUABLE ET ESPACES PAYSAGERS A PROTEGER

L'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme permet, dans le cadre du PLU, « Identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ».

A ce titre, certains éléments bâtis et paysagers (y compris les alignements d'arbres et arbres remarquables) remarquables sont soumis à des mesures de protection et de mise en valeur spécifiques traduites sous forme de prescriptions particulières.

Les éléments bâtis repérés au titre du patrimoine d'intérêt local (en application de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme) sur les documents graphiques, sont soumis aux règles suivantes :

- tous les travaux effectués sur un bâtiment ou ensemble de bâtiments repérés doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques conférant leur intérêt,
- la démolition des éléments de patrimoine repérés doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable.

Les prescriptions concernant les espaces paysagers, alignements d'arbres à protéger et arbres d'alignement sont décrits dans le règlement de la zone d'implantation concernée.

Le tableau ci-dessous recense les éléments du patrimoine bâti remarquable, les espaces paysagers à protéger, les arbres remarquables et les alignements d'arbres à proximité immédiate ou dans les emprises du projet de Tramway T10 ainsi que leurs prescriptions.

COMMUNE	LOCALISATION DE L'ELEMENT REMARQUABLE	IDENTIFICATION DE L'ELEMENT	PRESCRIPTIONS PARTICULIERES
Le Plessis-Robinson		<p>Espace paysager du Parc des Sports situé le long de l'avenue Paul Langevin (RD 2) en zone UL</p>	<p>Cet espace paysager répertorié au titre de l'article L.123-1-5, 7ème alinéa du Code de l'Urbanisme est situé dans la zone UL dont le règlement précise que les espaces paysagers doivent être préservés. L'autorisation d'occupation du sol peut être refusée si le bâtiment à construire nécessite l'abattage et le remplacement d'arbres de grande qualité contribuant au caractère paysager de la zone. Or, seuls le trottoir et la partie du boulo-drome non boisée comprise dans cet espace paysager sont impactés par le projet Tramway T10.</p> <p>Le projet du Tramway T10 est donc compatible avec les prescriptions de cet élément paysager car conforme à l'usage actuel réel de cet espace et ne nécessitera pas d'abattage d'arbres.</p>
		<p>Alignements végétaux d'intérêt le long de la RD 2 (avenue Paul Langevin) en zones UBza, UL, UE, UF, UCa et UF</p>	<p>Ces alignements végétaux d'intérêt (aussi appelés arbres remarquables au titre de l'article L.123-1-5, 7ème alinéa du Code de l'Urbanisme) sont situés dans les zones UBza, UL, UE, UF, UCa et UF dont le règlement précise que « toute construction à édifier doit sauvegarder et mettre en valeur ces végétaux d'intérêt.</p> <p>Pour ces arbres, le périmètre de protection correspond à l'emprise du cercle dont la circonférence est celle de l'envergure de l'arbre et dont le centre est le centre du tronc de l'arbre au niveau du sol. Dans le périmètre de protection des arbres, il est interdit de réduire la perméabilité du sol. Les arbres d'alignement pourront ponctuellement être abattus pour la réalisation de projet de construction.</p> <p>Dans ce cas, il est obligatoire de reconstituer la trame végétale après travaux ».</p> <p>Il est prévu, dans le cadre du Tramway T10, de reconstituer un alignement d'arbres équivalent en compensation</p> <p>Le projet du Tramway T10 est compatible avec les alignements végétaux le long de la RD 2.</p>

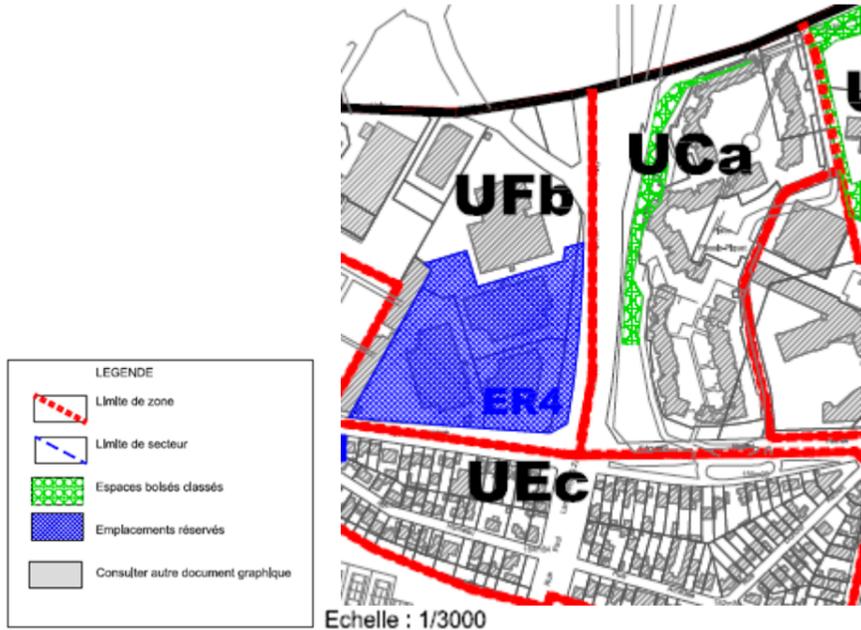
VI.25.3.5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES EMBLEMENS RESERVES (ER)

Les emplacements réservés (article L. 123-2-c du Code de l'Urbanisme) sont des espaces désignés par le plan de zonage d'urbanisme au bénéfice d'une collectivité, de l'Etat ou d'un concessionnaire pouvant faire l'objet d'une acquisition dans le but d'y implanter un équipement public ou un projet d'intérêt général (gymnase, école, voie publique...). Les précisions concernant les bénéficiaires ou les objets des emplacements réservés figurent généralement dans une liste contenue dans les annexes du document d'urbanisme.

L'article R.123-11 du Code de l'Urbanisme précise que « Les documents graphiques du règlement font, en outre, apparaître s'il y a lieu :

d) Les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts, en précisant leur destination et les collectivités, services et organismes publics bénéficiaires... ».

Les emplacements réservés recensés à proximité immédiate ou dans les emprises du projet de Tramway T10 sont présentés dans le tableau ci-dessous :

COMMUNE	LOCALISATION DES EMBLEMENS RESERVES	INTERCEPTION DES EMBLEMENS RESERVES PAR LE PROJET	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE
Le Plessis-Robinson	 <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Limite de zone --- Limite de secteur ■ Espaces boisés classés ■ Emplacements réservés ■ Consulter autre document graphique <p>Echelle : 1/3000</p>	<p>Emplacement réservé n°4 pour la construction d'un lycée (surface : 16 394 m²). Le bénéficiaire est la ville.</p>	<p>Le nouvel emplacement réservé se superpose avec une partie de l'emplacement réservé n°4.</p> <p>Le projet de lycée est non défini mais les aménagements du T10 seront à l'alignement et donc compatibles avec le projet qui sera élaboré sur cet ER n°4.</p>

VI.25.3.6 ANALYSE DU RESPECT DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE INTERCEPTEES PAR LE PROJET SUR LE TERRITOIRE DU PLESSIS-ROBINSON

COMMUNE	SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUES INTERCEPTEES PAR LE PROJET	RESPECT/NON RESPECT DES SERVITUDES INTERCEPTEES
Plessis-Robinson	Servitudes de protection d'un Monument Historique inscrit et de ses abords	Le service territorial de l'architecture et du patrimoine des Hauts-de-Seine a été contacté lors des phases de conception du projet. Les mesures de conservation du patrimoine précisées au paragraphe 3 Impacts et Mesures seront mises en œuvre. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes relatives au réseau de transport électrique : câble électrique souterrain	Le projet ne remettra pas en cause les câbles électriques existants. Par ailleurs, toutes les règles seront respectées pour garantir l'intégrité du réseau et la santé des intervenants lors de la réalisation des travaux. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes relatives aux canalisations de transport et de distribution de gaz	Le projet ne remettra pas en cause les canalisations de gaz existantes, sauf cas particuliers de dévoiements préalables aux travaux du tramway T10. Dans ce cas, ces travaux de dévoiement seront réalisés par GRDF dans le respect des règles de l'art pour garantir l'intégrité du réseau et la santé des intervenants lors de la réalisation des travaux. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes aéronautiques de dégagement	Ces servitudes contraignent les hauteurs des constructions dans les périmètres qu'elles définissent. Le projet est trop éloigné de l'objet de la servitude pour être impacté par elles. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes radioélectriques de protection contre perturbations électromagnétiques	Ces servitudes ont pour objet d'éviter les perturbations des émissions et des réceptions des centres objets de ces dernières. Le projet est trop éloigné de l'objet de la servitude pour avoir une incidence sur l'objet de celle-ci. Le projet respecte la servitude.

Le projet respecte les servitudes d'utilité publique s'appliquant sur la commune du Plessis-Robinson.

VI.25.3.7 BILAN SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DU PLESSIS-ROBINSON

Une procédure de mise en compatibilité du PLU devra être réalisée au regard de l'incompatibilité du projet avec le règlement des zones UC, UF, UEc, UL et UBz et pour permettre la création d'emplacements réservés sur les parcelles privées impactées par le projet.

Toutefois, le projet respecte les servitudes d'utilité publique qu'il rencontre.

VI.25.4 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Châtenay-Malabry

Le PLU de Châtenay-Malabry a été approuvé le 20 décembre 2012. Une MECDU de ce PLU a été réalisée pour le projet « d'aménagement du demi-diffuseur Est entre l'autoroute A 86 (RN 385) et la RD 986 sur le territoire des communes de Châtenay-Malabry et du Plessis-Robinson » déclaré d'utilité publique le 10/12/2013.

VI.25.4.1 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT ET LE PLAN DE ZONAGE

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
Châtenay-Malabry	N	<p>Des travaux sont prévus dans en zone N à trois endroits :</p> <p>1. au niveau de la forêt de Verrières :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création de déblais et remblais • Création du site de maintenance et de remisage (SMR) • Création d'un bassin de rétention • Création temporaire d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Au niveau de la forêt de Verrières, le projet est incompatible avec le règlement de la zone N pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article N1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article N2.
		<p>2. au niveau de la voirie le long du CREPS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création d'une plateforme tramway et d'aménagements de voirie • Création de la station « Allende » <p>3. au niveau de la coulée verte, sur l'ouvrage d'art de la LGV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création d'une plateforme tramway et d'aménagements de voirie 	<p>En ligne, le projet est incompatible avec le règlement de la zone N pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article N1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article N2 ; • L'article N13 impose : « au moins 80% de la superficie du terrain doivent être traités en espaces verts de pleine terre » ; • L'article N9 impose : « l'emprise au sol de l'ensemble des constructions, ne pourra excéder 10% de la superficie de l'unité foncière ». <p>Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) peuvent être autorisées dans le cadre des dispositions de l'article R.123-8 du Code de l'Urbanisme, à condition que le règlement de la zone N du PLU de Châtenay-Malabry le précise expressément.</p>

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
Châtenay-Malabry	UC Secteur Ucj	<p>Les zones UC et UCj sont concernées par le projet à plusieurs endroits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création des stations « 11 novembre », « Centre commercial », « Cinéma REX », « Esplanade », « Allende » et « Grenouillère » • Création de la plateforme tramway et aménagements de voirie • Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux • Création de murs de soutènements localisés 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UC pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UC1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UC2. A noter que les affouillements en vue d'aménagements de voiries sont partiellement interdits l'article Uc2) : « sont autorisées sous réserve de conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes : les exhaussements et affouillements du sol qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction, de réparation ou de création de réseaux , de voirie ou d'aménagement paysager » ; • L'article Uc1 interdit les « dépôts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, de déchets, listés dans la nomenclature des installations classées » ; • L'article Uc13.1 impose : « les espaces laissés libres par les constructions et les dalles de couvertures, des locaux enterrés, seront paysagers et plantés à raison d'un arbre de haute tige par 200m² de terrain. Les parcs de stationnement publics ou privés doivent faire l'objet d'un traitement paysager de qualité et doivent être plantés d'un arbre de haute tige pour 8 places de stationnement. Ces arbres peuvent être groupés en bosquets » ; • L'article Uc13.2 impose : « le terrain devra comporter des espaces verts sur au moins 30% de sa superficie, dont la moitié en pleine terre ».
	Uz Secteur Uza Secteur Uzb	<p>Les zones Uz et les secteurs Uza et Uzb sont concernés par le projet à plusieurs endroits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création des stations « Cinéma REX » et « Centre commercial » • Création de la plateforme tramway et aménagements de voirie • Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone Uz pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article Uz1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article Uz2 ; • L'article Uz1 interdit les « dépôts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, de déchets, listés dans la nomenclature des installations classées » ; • L'article Uzb9.2 impose : « dans le secteur Uzb, le coefficient d'emprise au sol ne pourra excéder 75% de la superficie du terrain » • L'article Uzb13.2 impose : « dans le secteur Uzb, le terrain devra comporter des espaces verts sur au moins 20% de sa superficie, dont la moitié en pleine terre ».

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
Châtenay-Malabry	Ut Secteur Uta Secteur Ute	<p>Les zones Ut, Uta et Ute sont concernées par le projet à deux endroits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création des stations « Vincent Fayot » et « Grenouillère » • Création de la plateforme tramway et aménagements de voirie • Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux • Création d'un mur de soutènement • Création d'une sous-station 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone Ut pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article Ut, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article Ut2, qui indique en outre que : « sont autorisées sous réserve de conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes : les exhaussements et affouillements du sol qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction, de réparation ou de création de réseaux , de voirie ou d'aménagement paysager » ; • L'article Ut1 interdit les « dépôts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, de déchets, listés dans la nomenclature des installations classées » ; • L'article Ut13.1 impose : « les espaces laissés libres par les constructions et les dalles de couvertures, des locaux enterrés, seront paysagers et plantés à raison d'un arbre de haute tige par 200 m² de terrain » et de l'article Ut13.2 « dans les secteurs Uta et Ute, le terrain devra comporter des espaces verts sur au moins 10% de sa superficie ».
	UPM	<p>La zone UPM est concernée par le projet à un endroit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création de la station «Allende» • Création de la plateforme tramway et d'aménagements de voirie • Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UPM pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UPM1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UPM2. A noter que les exhaussements et affouillements du sol en vue de constructions ou de raccordement aux réseaux sont soumis à des conditions particulières à l'article UPM2. • L'article UPM1 interdit les « dépôts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, de déchets, listés dans la nomenclature des installations classées ». • L'article UPM9 impose : « à l'exception des commerces situés en rez-de-chaussée, l'emprise au sol des constructions ne pourra dépasser 65% de l'emprise totale du terrain » ; • L'article UPM13.2 impose : « les projets devront préserver une emprise de pleine terre au moins égale à 10% de l'emprise totale du terrain ».

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
Châtenay-Malabry	Um	<p>La zone Um est concernée par le projet à un endroit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création de la plateforme tramway et aménagements de voirie, • Création de la station « Allende ». • Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone Um pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article Um1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article Um2. A noter que les exhaussements et affouillements du sol en vue de constructions ou de raccordement aux réseaux sont soumis à des conditions particulières à l'article Um2 ; • L'article Um9.1 impose : « le coefficient d'emprise au sol ne pourra excéder 40% de la superficie du terrain, excepté avenue de la Division Leclerc, rue Jean Longuet et rue V. Fayo pour les unités foncières concernées par une inscription graphique d'implantation obligatoire où l'emprise au sol maximale est de 65% de la superficie du terrain » ; • L'article Um13.2 impose : « le terrain devra comporter des espaces verts sur au moins 50% de sa superficie, dont la moitié en pleine terre ».

Les règlements d'urbanisme des zonages N, Uc, Uz, Ut, UPM et Um nécessiteront une mise en compatibilité.

VI.25.4.2 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable qui définit les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement retenues pour l'ensemble de la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement. C'est un document politique exprimant les objectifs et projets de la collectivité locale à l'horizon de 10 à 20 ans. Il répond au principe de développement durable qui inscrit le PLU dans des objectifs plus lointains que sa propre durée.

Le PADD de Châtenay-Malabry s'articule autour de 3 orientations (axes) déclinées sous forme de sous-orientations.

Légende du tableau	Projet compatible avec l'orientation du PADD	Projet non concerné par l'orientation du PADD
--------------------	--	---

COMMUNE	ORIENTATIONS DU PADD	SOUS-ORIENTATIONS DU PADD
Châtenay - Malabry	Axe 1 : Faire évoluer le schéma urbain	Faire de la mise en service du tramway le levier de la restructuration de l'avenue de la Division Leclerc et de ses abords
	Axe 2 : Ambitionner un territoire vert	Concevoir un projet urbain qui préserve l'environnement et les habitants des pollutions et nuisances : [...]Réduire la part modale de la voiture dans les trajets quotidiens et les pollutions qui en découlent
	Axe 3 : Faire vivre la ville	Faire de l'aménagement du tramway sur la RD986 une opportunité de développement d'une centralité commerciale structurante

Le projet de tramway T10 Antony-Clamart répond aux orientations et sous-orientations du PADD de Châtenay-Malabry car ses objectifs sont les suivants :

- **Favoriser l'usage des transports en commun** avec un mode de déplacement durable qui permettra de :
 - répondre aux besoins croissants de déplacements de banlieue à banlieue ;
 - renforcer les possibilités de rabattement en transport collectif vers le réseau structurant existant (RER B, TVM et T6) ;

- offrir une alternative aux autres modes de transports, notamment la voiture particulière, dans les liaisons entre les quartiers périphériques.
- **Accompagner les projets de développement du territoire**, grâce à un projet de transport qui :
 - renforcera l'attractivité des communes traversées ;
 - intègrera la nécessité de desservir les projets en cours : quartiers Allende, Europe, Appert-Justice, zone d'activités Novéos,...
 - donnera une impulsion pour la mise en œuvre de nouveaux projets urbains.
- **Offrir un service de grande qualité aux usagers**, grâce à un mode de transport :
 - rapide, fréquent, et fiable ;
 - accessible et confortable pour tous les usagers (planchers bas, rames climatisées, etc);
- **Améliorer le cadre de vie des habitants et des riverains** par la requalification des espaces publics le long du tramway, grâce à un projet qui s'attachera à :
 - redistribuer l'espace au profit des vélos et des piétons ;
 - réorganiser le stationnement et la circulation ;
 - embellir le paysage urbain par des aménagements de qualité.

Le projet de Tramway T10 étant compatible avec le PADD de Châtenay-Malabry, aucune modification de cette pièce n'est nécessaire.

VI.25.4.3 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES ESPACES BOISES CLASSE (EBC)

Selon l'article L130-1 du Code de l'Urbanisme, le classement en Espace Boisé Classé (EBC) s'applique aux « bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements ».

Les EBC font donc l'objet de servitudes destinées à en assurer la protection et la pérennité. Ainsi, les coupes et les abattages d'arbres y sont soumis à autorisation et doivent donner lieu à un reboisement obligatoire. Tout défrichement ayant pour objet la suppression du caractère boisé des lieux est interdit.

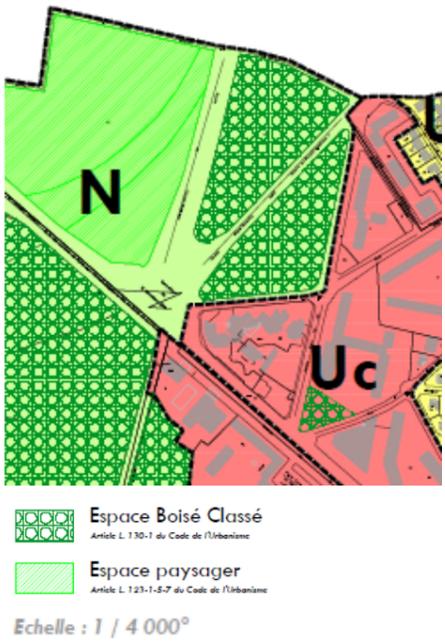
Le classement interdit tout changement d'affectation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements. Ces mesures sont destinées à préserver les boisements dont le maintien est jugé nécessaire pour la qualité du site et l'équilibre naturel du territoire concerné.

Si un projet d'intérêt général impacte une partie d'EBC, le déclassement de cette partie impactée est nécessaire afin d'y permettre la réalisation du projet. Ainsi, l'EBC sera réduit de cette partie impactée d'EBC.

Le déclassement d'un espace boisé classé est possible, mais doit être fondé sur des motifs d'urbanisme ou d'intérêt général.

Le déclassement de ces terrains ou la réduction d'un espace boisé classé n'est pas possible par modification du PLU. En effet, selon l'article L. 123-13 du code de l'Urbanisme, la réduction ou la suppression d'un EBC ne peut se faire que dans le cadre de révision ou de mise en compatibilité des PLU (soumises à enquête publique).

L'EBC situé à Châtenay-Malabry à proximité immédiate ou dans les emprises du projet Tramway T10 Antony-Clamart est présenté dans le tableau ci-dessous :

COMMUNE	LOCALISATION DES EBC	INTERCEPTION DES EBC PAR LE PROJET
Châtenay-Malabry	 <p>Espace Boisé Classé Article L. 130-1 du Code de l'Urbanisme</p> <p>Espace paysager Article L. 123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme</p> <p>Echelle : 1 / 4 000°</p>	<p>L'EBC le long de la RD 75 près du carrefour du 11 novembre (Bosquet de Verrières) sera intercepté soit par la modification de l'amorce de la RD 75 sur le carrefour du 11 novembre 1918.</p> <p>L'EBC localisé dans la zone Uc (à l'angle du chemin du Loup Pendu et de l'Avenue Latouche) sera intercepté par le redressement de ce carrefour indispensable au bon fonctionnement de la circulation routière en sortie de station tramway.</p> <p>Les EBC devront être déclassés partiellement pour permettre les travaux nécessitant un défrichement ou modifiant le caractère boisé du site.</p> <p>Le projet est incompatible avec une partie de l'EBC le long de la RD 75 près du carrefour du 11 novembre (Bosquet de Verrières) et l'EBC localisé dans la zone Uc (à l'angle du chemin du Loup Pendu et de l'Avenue Latouche).</p>

VI.25.4.4 ELEMENTS DE PATRIMOINE BATI REMARQUABLE ET ESPACES PAYSAGERS A PROTEGER

L'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme permet, dans le cadre du PLU, « Identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ».

A ce titre, certains éléments bâtis et paysagers remarquables (y compris les alignements d'arbres et arbres remarquables) sont soumis à des mesures de protection et de mise en valeur spécifiques traduites sous forme de prescriptions particulières.

Les éléments bâtis repérés au titre du patrimoine d'intérêt local (en application de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme) sur les documents graphiques, sont soumis aux règles suivantes :

- tous les travaux effectués sur un bâtiment ou ensemble de bâtiments repérés doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques conférant leur intérêt,
- la démolition des éléments de patrimoine repérés doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable.

Les prescriptions concernant les espaces paysagers, alignements d'arbres à protéger et arbres d'alignement sont décrits dans le règlement de la zone d'implantation concernée.

Le tableau ci-dessous recense les éléments du patrimoine bâti remarquable, les espaces paysagers à protéger, les arbres remarquables et les alignements d'arbres à proximité immédiate ou dans les emprises du projet de Tramway T10 ainsi que leurs prescriptions.

COMMUNE	LOCALISATION DE L'ELEMENT REMARQUABLE	IDENTIFICATION DE L'ELEMENT	PRESCRIPTIONS PARTICULIERES
Châtenay-Malabry		<p><u>Élément du patrimoine bâti remarquable n° 1</u> : Borne marquant la voie royale Versailles-Choisy située sur l'avenue de la Division Leclerc</p>	<p>Outre les règles citées ci-avant, les éléments bâtis repérés au titre du patrimoine d'intérêt local (en application de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme) sont soumis aux règles suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Préserver l'intégrité de l'ensemble. <p>Le projet est compatible avec cet élément du patrimoine bâti car la borne sera déposée et repositionnée à proximité.</p>

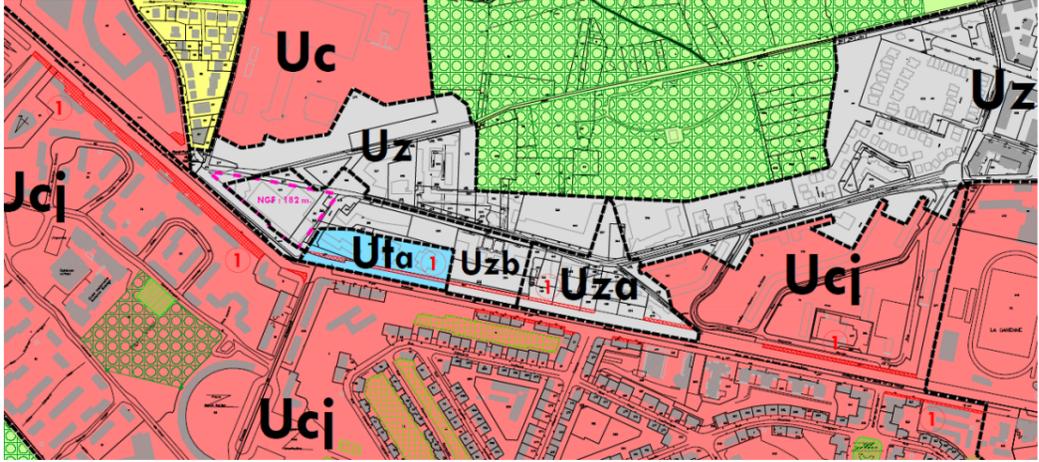
COMMUNE	LOCALISATION DE L'ELEMENT REMARQUABLE	IDENTIFICATION DE L'ELEMENT	PRESCRIPTIONS PARTICULIERES
	 <p> ■ Espace Boisé Classé Article L. 123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme ■ Espace paysager Article L. 123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme ■ Secteur jardins familiaux Article L. 123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme ● Arbres remarquables ● Patrimoine bâti et vernaculaire </p>	<p><u>Élément du patrimoine bâti remarquable n° 4</u> : Ecole Jean Jaurès située au 444, avenue de la Division Leclerc</p>	<p>Outre les règles citées ci-avant, les éléments bâtis repérés au titre du patrimoine d'intérêt local (en application de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme) sont soumis aux règles suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conserver la qualité architecturale du bâtiment. • Respecter les matériaux, les percements, les couleurs originels et les gabarits pour tous travaux de rénovation éventuels. <p>Le projet est compatible avec cet élément remarquable car il ne le modifiera pas.</p>
Châtenay-Malabry	 <p> ■ Espace Boisé Classé Article L. 123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme ■ Espace paysager Article L. 123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme ■ Secteur jardins familiaux Article L. 123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme ● Arbres remarquables ● Patrimoine bâti et vernaculaire </p>	<p>L'espace paysager (vert clair) le long de l'avenue Paul Langevin sera intercepté par l'implantation du SMR.</p>	<p>L'espace paysager est situé en zone N. Dans son article N 2, il est précisé que « dans les secteurs paysagers identifiés [...], les constructions en lien avec la mise en valeur paysagère ou touristique du site [sont autorisées] à condition de ne pas dépasser 5 % de l'emprise de la surface protégée.</p> <p>Le projet T10 et notamment le site d'implantation de son SMR, est incompatible avec l'espace paysager existant en forêt de Verrières.</p>

COMMUNE	LOCALISATION DE L'ELEMENT REMARQUABLE	IDENTIFICATION DE L'ELEMENT	PRESCRIPTIONS PARTICULIERES
		<p>L'espace paysager représenté actuellement au niveau de la coulée verte sous l'avenue de la Division Leclerc peut potentiellement être intercepté par l'implantation de la plateforme ou l'intervention sur l'ouvrage d'art le franchissant.</p>	<p>Le projet est compatible avec l'espace paysager protégé longeant le faisceau ferré, la plateforme tramway passant sur le pont routier le franchissant. En outre, en cas de travaux sous l'ouvrage d'art franchissant les voies ferrées, le site sera remis en état de manière à ne pas dégrader l'espace paysager. Le projet est donc compatible avec cet espace paysager.</p>
Châtenay-Malabry		<p>L'arbre remarquable n° 2356 peut potentiellement être intercepté par l'implantation de la plateforme</p>	<p>L'arbre remarquable est situé en zone N. L'article N 13 de la zone précise «qu'il faut se référer au guide de gestion de l'arbre du Département des Hauts de Seine».</p> <p>Concernant l'arbre remarquable, il faut se référer au guide de gestion de l'arbre du Département des Hauts de Seine.</p> <p>Le projet est compatible avec le plan de patrimoine remarquable au niveau de l'arbre remarquable n° 2356 : la plateforme de tramway et les aménagements de voirie l'éviteront.</p>

VI.25.4.5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES (ER)

Les emplacements réservés sont des terrains que le Plan Local d'Urbanisme, réserve pour des projets d'amélioration d'intérêt général (pistes cyclables, aménagements urbains, etc.) à la création ou l'élargissement de voies publiques, l'implantation d'équipements publics, d'espaces verts ou d'installations d'intérêt général.

Pour répondre aux objectifs et aux projets de la collectivité, des emplacements réservés sont inscrits sur les plans de zonage respectifs des communes. Les emplacements réservés recensés à proximité immédiate ou dans les emprises du projet de Tramway T10 sont présentés dans le tableau ci-dessous :

COMMUNE	LOCALISATION DES EMPLACEMENTS RESERVES	INTERCEPTION DES EMPLACEMENTS RESERVES PAR LE PROJET	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE
Châtenay-Malabry		<p><u>Emplacement réservé n° 1</u> pour l'élargissement de l'avenue de la Division Leclerc à 31 m (superficie : 10 417,77 m²). Le bénéficiaire est le département.</p>	<p>L'élargissement de la voie départementale n'a pas encore été réalisé par le Département des Hauts-de-Seine, co-maître d'ouvrage du projet du Tramway T10.</p> <p>Le projet est compatible avec l'emplacement réservé n°1.</p>
	<div data-bbox="688 1306 1288 1675" style="display: inline-block; vertical-align: top;"> <p>Légende</p> <ul style="list-style-type: none"> — Limite de zone Up Nom de zone — Alignement obligatoire ● Patrimoine bâti et vernaculaire ■ Espace Boisé Classé (Article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme) ■ Espace paysager (Article L. 123-1-2 du Code de l'Urbanisme) ■ Secteur jardins familiaux (Article L. 123-1-2 du Code de l'Urbanisme) ■ Périmètre d'attente (Article L. 123-1-2 du Code de l'Urbanisme) : Sont interdites toutes constructions de plus de 20 m² créant de la surface de plancher à l'intérieur du périmètre d'attente conformément à l'article L. 123-2 du code de l'urbanisme, pour une durée de 5 ans à partir de la date d'approbation du PLU ■ Emplacement réservés </div> <div data-bbox="1311 1306 1923 1675" style="display: inline-block; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> Upm Zone de plan de masse Ua Centre ancien Um Zone mixte (individuel et collectif) Uc Zone de collectifs Ucj Secteur de la Cité-Jardin et de la Cité des Peintres Ur Zone de renouvellement urbain le long de l'axe du futur tramway Up Pavillonnaire Ur Zone d'activités en limite avec le Plessis-Robinson Uz Zac (+ Uza et Uzb) N Zone naturelle </div> 	<p><u>Emplacement réservé n° 3</u> pour l'élargissement du sentier du Petit Châtenay et l'accès au dépôt de voirie (superficie : 596,51 m²). Le bénéficiaire est le département.</p>	<p>L'élargissement du sentier n'a pas encore été réalisé par le Département des Hauts-de-Seine, co-maître d'ouvrage du projet du Tramway T10.</p> <p>Le projet est compatible avec l'emplacement réservé n°3.</p>

VI.25.4.6 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PERIMETRE D'ATTENTE

Le périmètre d'attente est une servitude d'urbanisme permettant d'interdire toutes constructions de plus de 20 m² créant de la surface de plancher à l'intérieur du périmètre d'attente conformément à l'article L.123-2 du Code de l'Urbanisme, pour une durée de 5 ans à partir de la date d'approbation du PLU.

Aucune construction de superficie supérieure à 20m² n'est prévue dans le périmètre d'attente du CREPS.

Le projet est compatible avec le périmètre d'attente au niveau du parc de CREPS.

VI.25.4.7 ANALYSE DU RESPECT DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE INTERCEPTEES PAR LE PROJET SUR LE TERRITOIRE DE CHATENAY-MALABRY

COMMUNE	SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUES INTERCEPTEES PAR LE PROJET	RESPECT/NON RESPECT DES SERVITUDES INTERCEPTEES
Chatenay-Malabry	Servitudes de protection de Monuments Historiques inscrit et classés et de leurs abords	Le service territorial de l'architecture et du patrimoine des Hauts-de-Seine a été contacté lors des phases de conception du projet. Les mesures de conservation du patrimoine précisées au paragraphe 3 Impacts et Mesures seront mises en œuvre. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes relatives au réseau de transport électrique : câble électrique souterrain	Le projet ne remettra pas en cause les câbles électriques existants, sauf dans le cas de dévoiement de réseaux à réaliser préalablement aux travaux du tramway. Dans ce cas, ils seront réalisés par le concessionnaire dans le respect des règles de l'art, pour garantir l'intégrité du réseau et la santé des intervenants lors de la réalisation des travaux. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes relatives aux canalisations de transport et de distribution de gaz	Le projet ne remettra pas en cause les canalisations de gaz existantes, sauf dans le cas de dévoiement de réseaux à réaliser préalablement aux travaux du tramway. Dans ce cas, ils seront réalisés par le concessionnaire dans le respect des règles de l'art pour garantir l'intégrité du réseau et la santé des intervenants lors de la réalisation des travaux. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes aéronautiques de dégagement	Ces servitudes contraignent les hauteurs des constructions dans les périmètres qu'elles définissent. Le projet est trop éloigné de l'objet de la servitude pour être impacté par elles. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes relatives aux canalisations d'assainissement : tunnel du ru de Châtenay	Le projet ne remettra pas en cause cette canalisation d'assainissement, sauf dans le cas de dévoiement de réseaux à réaliser préalablement aux travaux du tramway. Dans ce cas, ils seront réalisés par le concessionnaire dans le respect des règles de l'art, pour garantir l'intégrité du réseau lors de la réalisation des travaux. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes radioélectriques de protection contre perturbations électromagnétiques	Ces servitudes ont pour objet d'éviter les perturbations des émissions et des réceptions des centres objets de ces dernières. Le projet est trop éloigné de l'objet de la servitude pour être impacté par elles. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes radioélectriques de protection contre les obstacles	Ces servitudes contraignent les hauteurs des constructions dans les périmètres qu'elles définissent. Le projet est trop éloigné de l'objet de la servitude pour être impacté par elles. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes liées au chemin de fer	Le projet passe sur le pont routier passant au-dessus des voies ferrées objet de la servitude. Il n'interfère donc pas avec le faisceau de voies. En cas d'intervention sous l'ouvrage d'art franchissant la LGV, ces travaux seront réalisés en coordination avec RFF et la SNCF pour garantir le respect des contraintes et de la sécurité ferroviaires. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes de protection des bois et forêts : forêt domaniale et terrains soumis au régime forestier	La plateforme ferroviaire prend place à proximité des limites de la servitude. Les mesures décrites dans le paragraphe VI.12.2 sont prises dans le traitement des abords. Le site de maintenance du projet prend place dans la Forêt Domaniale de Verrières. En conséquence, les mesures décrites au paragraphe VI.12.2 sont prises dans le cadre de la mise en œuvre du projet. Le projet respecte la servitude.

Le projet respecte les servitudes d'utilité publique s'appliquant sur la commune de Chatenay-Malabry.

VI.25.4.8 BILAN SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DU CHATENAY-MALABRY

Une procédure de mise en compatibilité du PLU devra être réalisée au regard :

- de l'incompatibilité du projet avec le règlement des zones N, Uc, Uz, Ut, UPM et Um
- du déclassement partiel de l'EBC le long de la RD 75 près du carrefour du 11 novembre (Bosquet de Verrières) et de l'EBC localisé dans la zone Uc (à l'angle du chemin du Loup Pendu et de l'Avenue Latouche),
- la création d'emplacements réservés sur les parcelles privées impactées par le projet,
- du déclassement partiel de l'espace paysager protégé en forêt de Verrières,

Toutefois, le projet respecte les servitudes d'utilité publique qu'il rencontre.

VI.25.5 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU d'Antony

Le PLU d'Antony a été approuvé le 30 mai 2008, révisé le 29 mars 2012 et dont la dernière modification simplifiée date de 26 septembre 2013 pour l'ensemble du PLU.

VI.25.5.1 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT ET LE PLAN DE ZONAGE

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
Antony	UL	<ul style="list-style-type: none"> Création de la plateforme tramway et des aménagements de voirie Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UL pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UL1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UL2 ; Les affouillements en vue d'aménagements de voiries sont interdits selon interprétation de l'article UL2) : « les exhaussements et affouillements de sol sont autorisés à condition qu'ils soient nécessaires à l'aménagement de la zone et à la création de bassins de retenue et de plan d'eau ». Les stockages temporaires de matériaux et matériels (en ligne et bases travaux) liés aux Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif (CINASPIC) ne sont pas autorisés explicitement dans la zone UL. L'article UL9 impose : « l'emprise au sol des constructions ne peut excéder 10% de la surface de l'unité foncière considérée » et de l'article UL13 : « 80% au moins de la superficie du terrain doit être traité en espace naturel en pleine terre, à l'exception des terrains de sports ».
	N	<ul style="list-style-type: none"> Création de la plateforme tramway et d'aménagements de voirie Création d'une sous-station Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone N pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article N1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article N2. <p>Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) peuvent être autorisées dans le cadre des dispositions de l'article R.123-8 du Code de l'Urbanisme à condition que le règlement de la zone N du PLU d'Antony le précise expressément.</p>

COMMUNE	ZONES CONCERNEES	TRAVAUX PREVUS	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE/PRECISIONS
Antony	UD	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une plateforme tramway et d'aménagements de voirie • Création d'une voie verte • Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UD pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UD1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UD2. Toutefois, il est noté que sont autorisés « les affouillements et les exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers, ainsi qu'aux aménagements paysagers. » ; • L'article UD1 interdit les « les dépôts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, ainsi que les installations et constructions destinées à la casse de voitures et de transformation des matériaux de récupération », • L'article UD9 impose : « 70% au moins du reste du terrain non bâti doivent être traités en espaces verts ».
	UCa	<ul style="list-style-type: none"> • Création du terminus «Croix de Berny» • Création de la plateforme tramway et des aménagements de voirie • Création d'un local d'exploitation • Création d'un local de signalisation • Création d'un mur de soutènement • Création temporaire potentielle d'une base travaux et de stockage de matériaux • Création d'une voie verte 	<p>Le projet est incompatible avec le règlement de la zone UCa pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T10, même si elles ne sont pas interdites à l'article UCa1, ne font pas partie des activités autorisées sous conditions particulières listées à l'article UCa2. Toutefois, il est noté que sont autorisés « les affouillements et les exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers, ainsi qu'aux aménagements paysagers». • L'article UCa13 impose : « tout projet de construction entraîne l'obligation de traiter en espace vert 65 % au moins de la superficie du terrain libre ». • Les stockages temporaires de matériaux et matériels (en ligne et bases travaux) liés aux Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif (CINASPIC) ne sont pas autorisés explicitement dans la zone UCa.

Les règlements d'urbanisme des zonages UL, N, UD et UCa nécessiteront une mise en compatibilité.

VI.25.5.2 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable qui définit les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement retenues pour l'ensemble de la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement. C'est un document politique exprimant les objectifs et projets de la collectivité locale à l'horizon de 10 à 20 ans. Il répond au principe de développement durable qui inscrit le PLU dans des objectifs plus lointains que sa propre durée.

Le PADD d'Antony s'articule autour de 5 orientations déclinées sous forme de sous-orientations.

Légende du tableau	Projet compatible avec l'orientation du PADD	Projet non concerné par l'orientation du PADD
--------------------	--	---

COMMUNE	ORIENTATIONS DU PADD	SOUS-ORIENTATIONS DU PADD
Antony	La maîtrise de l'urbanisation pour un cadre de vie de qualité	Maintenir un cadre de vie de qualité : aménager les entrées de ville
	Un développement raisonné des activités économiques	
	La poursuite d'une politique de renouvellement et de développement des équipements publics	
	La protection des espaces naturels et l'amélioration du cadre de vie	
	L'amélioration des déplacements et de l'offre de stationnement	L'amélioration du cadre de vie passe aussi par une circulation plus fluide et plus sûre, des transports en commun développés, la création d'un réseau de circulations douces et l'amélioration de l'offre de stationnement. Mieux répondre à la demande de transports en commun.

Le projet de tramway T10 Antony-Clamart répond aux orientations et sous-orientations du PADD d'Antony car ses objectifs sont les suivants :

- **Favoriser l'usage des transports en commun** avec un mode de déplacement durable qui permettra de :
 - répondre aux besoins croissants de déplacements de banlieue à banlieue ;
 - renforcer les possibilités de rabattement en transport collectif vers le réseau structurant existant (RER B, TVM et T6) ;
 - offrir une alternative aux autres modes de transports, notamment la voiture particulière, dans les liaisons entre les quartiers périphériques.
- **Accompagner les projets de développement du territoire**, grâce à un projet de transport qui :
 - renforcera l'attractivité des communes traversées ;
 - intégrera la nécessité de desservir les projets en cours : quartiers Allende, Europe, Appert-Justice, zone d'activités Novéos,...
 - donnera une impulsion pour la mise en œuvre de nouveaux projets urbains.
- **Offrir un service de grande qualité aux usagers**, grâce à un mode de transport :
 - rapide, fréquent, et fiable ;
 - accessible et confortable pour tous les usagers (planchers bas, rames climatisées, etc);
- **Améliorer le cadre de vie des habitants et des riverains** par la requalification des espaces publics le long du tramway, grâce à un projet qui s'attachera à :
 - redistribuer l'espace au profit des vélos et des piétons ;
 - réorganiser le stationnement et la circulation ;
 - embellir le paysage urbain par des aménagements de qualité.

Le projet de Tramway T10 étant compatible avec le PADD d'Antony, aucune modification de cette pièce n'est nécessaire.

VI.25.5.3 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES ESPACES BOISES CLASSE (EBC)

Les Espaces Boisés Classés (EBC) sont des zones de protection et de végétalisation des espaces. Selon l'article L130-1 du Code de l'Urbanisme, le classement en Espace Boisé Classé (EBC) s'applique aux « bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attendant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements ».

Les EBC font donc l'objet de servitudes destinées à en assurer la protection et la pérennité. Ainsi, les coupes et les abattages d'arbres y sont soumis à autorisation et doivent donner lieu à un reboisement obligatoire. Tout défrichement ayant pour objet la suppression du caractère boisé des lieux est interdit.

Le classement interdit tout changement d'affectation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements. Ces mesures sont destinées à préserver les boisements dont le maintien est jugé nécessaire pour la qualité du site et l'équilibre naturel du territoire concerné.

Si un projet d'intérêt général impacte une partie d'EBC, le déclassement de cette partie impactée est nécessaire afin d'y permettre la réalisation du projet. Ainsi, l'EBC sera réduit de cette partie impactée d'EBC.

Le déclassement d'un espace boisé classé est possible, mais doit être fondé sur des motifs d'urbanisme ou d'intérêt général.

Le déclassement de ces terrains ou la réduction d'un espace boisé classé n'est pas possible par modification du PLU. En effet, selon l'article L. 123-13 du code de l'Urbanisme, la réduction ou la suppression d'un EBC ne peut se faire que dans le cadre de révision ou de mise en compatibilité des PLU (soumises à enquête publique).

L'EBC du Domaine départemental de Sceaux qui est le l'EBC le plus proche du projet de Tramway T10 n'est pas intercepté par celui-ci.

VI.25.5.4 ELEMENTS DE PATRIMOINE BATI REMARQUABLE ET ESPACES PAYSAGERS A PROTEGER

L'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme permet, dans le cadre du PLU, « Identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ».

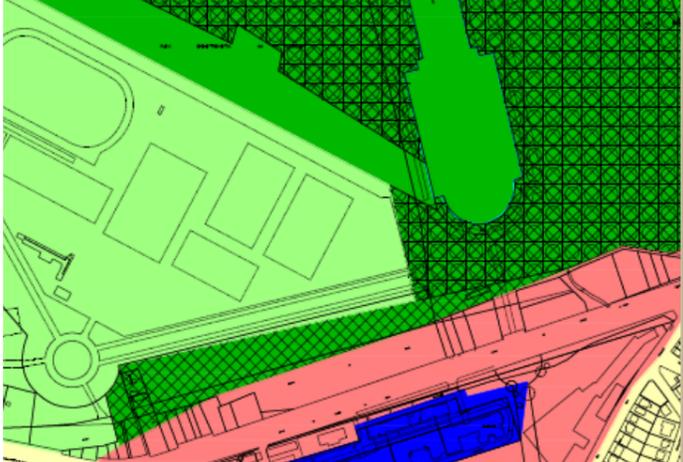
A ce titre, certains éléments bâtis remarquables sont soumis à des mesures de protection et de mise en valeur spécifiques traduites sous forme de prescriptions particulières.

Les éléments bâtis repérés au titre du patrimoine d'intérêt local (en application de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme) sur les documents graphiques, sont soumis aux règles suivantes :

- tous les travaux effectués sur un bâtiment ou ensemble de bâtiments repérés doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques conférant leur intérêt,
- la démolition des éléments de patrimoine repérés doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable.

Les prescriptions concernant les espaces paysagers à protéger sont décrits dans le règlement de la zone d'implantation de l'espace paysager concernée.

Le tableau ci-dessous recense les éléments du patrimoine bâti remarquable, les espaces paysagers à protéger et les arbres remarquables à proximité immédiate ou dans les emprises du projet de Tramway T10 ainsi que leurs prescriptions.

COMMUNE	LOCALISATION DE L'ELEMENT REMARQUABLE	IDENTIFICATION DE L'ELEMENT	PRESCRIPTIONS PARTICULIERES
Antony	<p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> UAa UAb UD UDa UE UB UCa UCb UCc UGd UGab/c UGe UI UFa UFb UFc UL N Espaces boisés classés Espaces paysagers à protéger 	<p>L'espace paysager à protéger en bordure du Domaine départemental de Sceaux sera intercepté par l'implantation de la sous-station sur le parking et par le terminus.</p>	<p>L'article N13 de la zone N : Dans les espaces répertoriés comme « Eléments Paysagers à Protéger » au sens de l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme, toute construction ou installation devra sauvegarder et mettre en valeur les espaces protégés.</p> <p>Toute modification de ces espaces de nature à porter atteinte à leur unité ou à leur caractère est interdite.</p> <p>Les cheminements de nature perméable ou végétalisés sont autorisés dans les Espaces Paysagers à Protéger.</p> <p>Le projet est incompatible avec l'espace paysager même si seuls la voirie et le parking sont impactés.</p>

VI.25.5.5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES EMBLEMENS RESERVES (ER)

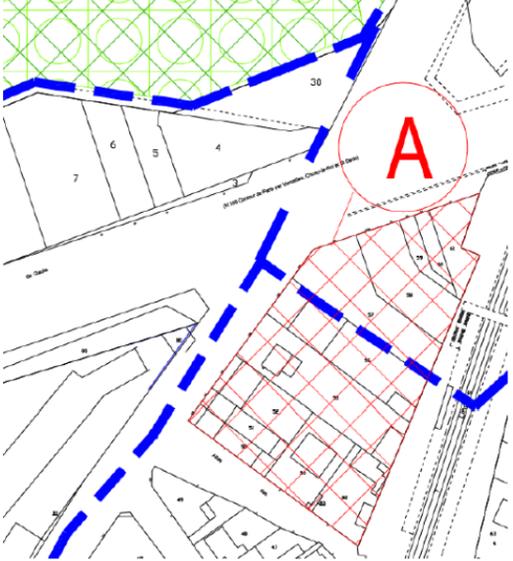
Les emplacements réservés (article L. 123-2-c du Code de l'Urbanisme) sont des espaces désignés par le plan de zonage d'urbanisme au bénéfice d'une collectivité, de l'Etat ou d'un concessionnaire pouvant faire l'objet d'une acquisition dans le but d'y implanter un équipement public ou un projet d'intérêt général (gymnase, école, voie publique...). Les précisions concernant les bénéficiaires ou les objets des emplacements réservés figurent généralement dans une liste contenue dans les annexes du document d'urbanisme.

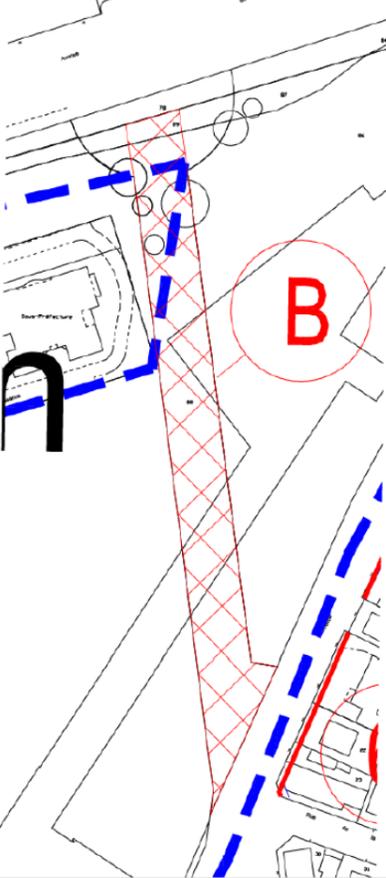
L'article R.123-11 du Code de l'Urbanisme précise que « Les documents graphiques du règlement font, en outre, apparaître s'il y a lieu :

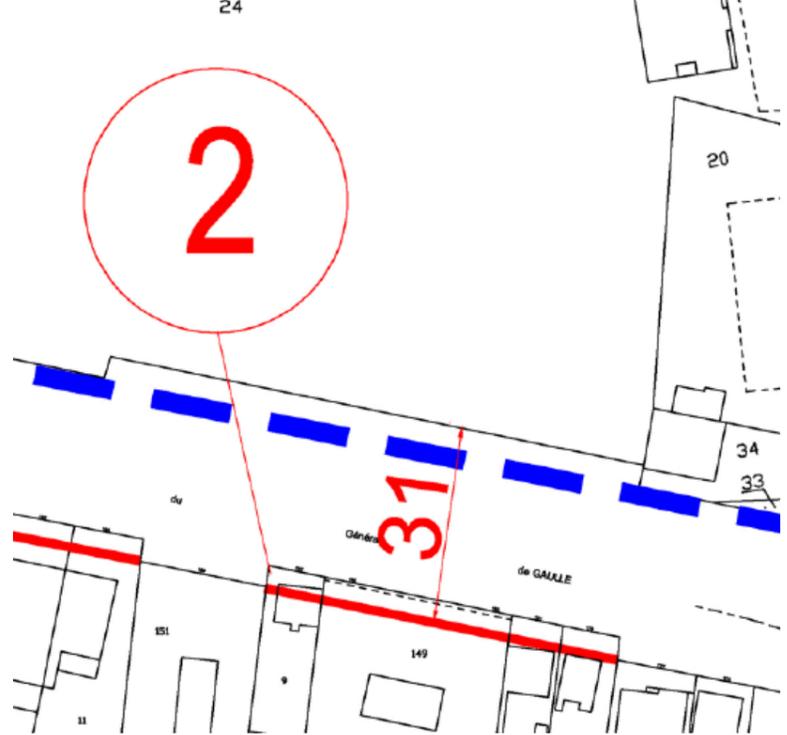
d) Les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts, en précisant leur destination et les collectivités, services et organismes publics bénéficiaires... ».

Les emplacements réservés ne sont pas représentés sur le plan de zonage mais sur le document « emplacements réservés aux voies et aux ouvrages publics aux installations d'intérêt général et aux espaces verts ».

Les emplacements réservés recensés à proximité immédiate ou dans les emprises du projet de Tramway T10 sont présentés dans le tableau ci-dessous :

COMMUNE	LOCALISATION DES EMBLEMENS RESERVES	INTERCEPTION DES EMBLEMENS RESERVES PAR LE PROJET	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE
Antony		<p>Emplacement réservé A pour la création d'une gare routière Croix de Berny, avenue du Général De Gaulle, avenue Léon Blum (surface : 5453 m²). Le bénéficiaire est la commune.</p>	<p>Le projet est compatible avec l'emplacement A qui porte sur le projet de réaménagement du pôle multimodal en cours par la RATP. Le projet T10 fait l'objet d'échanges réguliers avec la RATP pour garantir la compatibilité entre les 2 projets.</p>

COMMUNE	LOCALISATION DES EMPLACEMENTS RESERVES	INTERCEPTION DES EMPLACEMENTS RESERVES PAR LE PROJET	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE
Antony		<p>Emplacement réservé B pour la création d'une liaison centre-ville-Parc de Sceaux, avenue Léon Blum/avenue du Général Leclerc (surface : 3 142 m²). Le bénéficiaire est la commune.</p>	<p>Le projet est a priori compatible avec l'emplacement réservé n° 3. Des échanges réguliers avec la commune permettront de tenir compte du projet qui sera développé sur cet emplacement dans la conception du projet de tramway T10.</p>

COMMUNE	LOCALISATION DES EMPLACEMENTS RESERVES	INTERCEPTION DES EMPLACEMENTS RESERVES PAR LE PROJET	COMPATIBILITE/INCOMPATIBILITE
Antony		<p>Emplacement réservé n° 2 pour l'élargissement de la RD986 (surface : 366 m²). Le bénéficiaire est le Département des Hauts-de-Seine.</p>	<p>Le projet est a priori compatible avec l'emplacement réservé n° 2. Le Département des Hauts-de-Seine, étant également maître d'ouvrage du projet de tramway T10 assurera la coordination avec le projet qui sera réalisé sur l'ER n°2.</p>
		<p>Emplacement réservé n° 4 pour l'élargissement de la RD 67, rue de Châtenay. Le bénéficiaire est le Département des Hauts-de-Seine.</p>	<p>Le projet est a priori compatible avec l'emplacement réservé n° 4. Le Département des Hauts-de-Seine, étant également maître d'ouvrage du projet de tramway T10 assurera la coordination avec le projet qui sera réalisé sur l'ER n°4.</p>

VI.25.5.6 ANALYSE DU RESPECT DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE INTERCEPTEES PAR LE PROJET SUR LE TERRITOIRE D'ANTONY

COMMUNE	SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUES INTERCEPTEES PAR LE PROJET	RESPECT/NON RESPECT DES SERVITUDES INTERCEPTEES
Antony	Servitudes de protection de Monuments Historiques classés et de leurs abords	Le service territorial de l'architecture et du patrimoine des Hauts-de-Seine a été contacté lors des phases de conception du projet. Les mesures de conservation du patrimoine précisées au paragraphe 3 Impacts et Mesures seront mises en œuvre. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes aéronautiques de dégagement	Ces servitudes contraignent les hauteurs des constructions dans les périmètres qu'elles définissent. Le projet est trop éloigné de l'objet de la servitude pour être impacté par elles. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes radioélectriques de protection contre les obstacles	Ces servitudes contraignent les hauteurs des constructions dans les périmètres qu'elles définissent. Le projet est trop éloigné de l'objet de la servitude pour être impacté par elles. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes liées au chemin de fer	Les voies ferrées objet de la servitude passent au-dessus du projet. le projet ne remettra pas en cause l'intégrité de l'ouvrage et n'interfère donc pas avec le faisceau de voies. Le projet respecte la servitude.
	Périmètre de prévention des risques de mouvements de terrain	La description de la servitude, de ces effets et des mesures mises en œuvre pour la respecter sont décrits au paragraphe VI.17.2. Le projet respecte la servitude.
	Servitudes de protection des sites classés	Le projet prend place en limite de site inscrit. Le service territorial de l'architecture et du patrimoine des Hauts-de-Seine a été contacté lors des phases de conception du projet. Les mesures de conservation du patrimoine précisées au paragraphe 3 Impacts et Mesures seront mises en œuvre. Les maîtres d'ouvrage du projet de tramway T10 mettront en œuvre l'ensemble des démarches administratives permettant d'autoriser les travaux dans l'emprise administrative du site classé du Parc de Sceaux. Le projet respecte la servitude.

Le projet respecte les servitudes d'utilité publique s'appliquant sur la commune d'Antony.

VI.25.5.7 BILAN SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU D'ANTONY

Une procédure de mise en compatibilité du PLU devra être réalisée au regard :

- de l'incompatibilité du projet avec le règlement des zones UL, N, UD et UCa,
- la création d'emplacements réservés sur les parcelles privées impactées par le projet,
- du déclassement partiel de l'espace paysager protégé au sud du Domaine départemental de Sceaux.

Toutefois, le projet respecte les servitudes d'utilité publique qu'il rencontre.

