

**Procès verbal de la réunion (13 décembre 2011) d'examen  
conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en  
compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Bagneux  
et Montrouge avec le prolongement de la ligne 4 du métro**

**Présents :**

Mme Catherine GOUSSARD - Préfecture des Hauts de Seine  
M. Jérôme BOUVERET - Préfecture des Hauts de Seine  
M. Michaël FOLLIOU - Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)  
M. Jean-Pierre WARIN - Conseil général des Hauts-de-Seine (CG92)  
M. Thierry DUSSAUTOIR - Conseil général des Hauts-de-Seine (CG92)  
M. Julien BÉAL - Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP)  
Hauts-de-Seine  
M. Xavier IRIONDO - Chambre de métiers et de l'artisanat des Hauts-de-  
Seine (CMA 92)  
Mme Sylvie Michel - Mairie de Montrouge  
Mme Claire BOIVIN - Mairie de Bagneux  
M. Florian DRUON - Mairie de Bagneux  
M. David LECOURT - Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)  
M. Eric GABORIAUD - Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)  
M. Sebastien PODVIN - Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)  
M. Patrice LEGRIS - Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)  
Mme Fabienne ROQUIER-CHAVANNES - Direction régionale et  
interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France/  
Unité territoriale des Hauts-de-Seine (DRIEA/UTEA 92)  
Mme Kim MYARA - Direction régionale et interdépartementale de  
l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France/ Unité territoriale des  
Hauts-de-Seine (DRIEA/UTEA 92)  
M. Jean-Christophe GOYHENETCHE - Direction régionale et  
interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France/  
Unité territoriale des Hauts-de-Seine (DRIEA/UTEA 92)

**PRÉFECTURE :** Le dossier faisant l'objet de la présente réunion concerne le prolongement de la ligne 4 du métro parisien et plus précisément la phase 2 de ce projet. En effet, compte tenu des modifications substantielles du projet dans sa 2ème phase, il a été envisagé de le refaire passer en enquête publique afin de pouvoir reprendre une déclaration d'utilité publique (DUP). L'évolution de la phase 2 entraîne un certain nombre de modifications des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Bagneux et Montrouge qu'il est nécessaire d'analyser. Cette réunion a donc pour objectif de recueillir les observations des personnes publiques associées au projet avant de finaliser le dossier qui sera présenté à l'enquête publique dont l'arrêté d'ouverture a été signé le 7 décembre 2011. L'enquête publique se déroulera du 9 janvier 2012 au 10 février 2012. Il est rappelé que la prise de la DUP emportera mise en compatibilité des PLU de Bagneux et Montrouge.



La parole est laissée à la RATP afin de présenter le projet et les modifications apportées aux documents d'urbanisme de Bagneux et Montrouge.

**RATP** : Il est proposé de faire une introduction sur la ligne 4 du métro pour rappeler quelques chiffres clés et les éléments structurants de cette ligne du réseau métropolitain. Sera ensuite évoqué le projet, son avancement et ses différentes phases (phase 1 et phase 2) qui sont décrites dans le dossier. Ensuite, seront évoqués les ouvrages du métro avec un niveau de détail plus ou moins précis selon les questionnements des personnes présentes en lien avec l'analyse de la pièce 9. Seront enfin évoqués la nouvelle enquête publique et les emplacements réservés. Cette introduction sera assez rapide et concise, les questions plus précises seront traitées par la suite.

La ligne 4, d'une longueur d'environ 10 km, comporte 26 stations dont la moitié a une correspondance avec d'autres lignes de métro ou de RER (gare du Nord, gare Montparnasse, station Châtelet les Halles,...). Il s'agit donc d'un axe important et structurant pour la région Ile-de-France.

Au niveau des caractéristiques d'exploitation, cette ligne compte à peu près 400 départs par sens et par jour avec une intervalle comparable à celle de la ligne 1, c'est-à-dire de l'ordre de 1,45 minutes en heure de pointe. En outre, à l'instar des autres lignes de métro, le service commercial de la ligne 4 s'étend sur une grande amplitude horaire, à savoir de 05H30 à 01H15. La ligne 4 utilise du matériel roulant sur pneus (MP 59) qui date d'une cinquantaine d'années. Actuellement le parc de matériel est en cours de renouvellement: le matériel de la ligne 1, plus moderne, est transféré sur la ligne 4. La maintenance de ce matériel roulant se fait sur les 2 extrémités de la ligne: au sud de la ligne, une maintenance curative permet de traiter les petites pannes au quotidien : les trains passent régulièrement sur une voie sur fosse dans laquelle les ouvriers analysent la mécanique du train en prévention de problèmes techniques particuliers. En cas de réparation plus lourde, les trains sont envoyés au nord de la ligne, à Saint-Ouen, pour une réparation de l'ordre de plusieurs jours.

En termes de trafic, cette ligne accueille entre 650 000 à 700 000 voyageurs par jour; elle est devancée de très peu par la ligne 1.

Concernant les acteurs du présent projet, il est rappelé que l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, à savoir le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), a confié, par délibération, la maîtrise d'ouvrage du projet à la RATP. Le projet est financé par l'État, la région et le département des Hauts-de-Seine.

Le prolongement de la ligne 4 de métro, de Porte d'Orléans à Bagneux, s'étend sur environ 3 km. Pour des raisons financières, il avait été proposé, dans les années 2004, un phasage de l'opération afin de pouvoir réaliser une 1ère phase comprenant la 1ère station, Mairie de Montrouge, qui est actuellement en cours de travaux et qui devrait être mise en service à la fin de l'année 2012.

L'objet du présent dossier d'enquête publique et de cette réunion concerne la phase 2 du projet. Cette phase 2 poursuit le prolongement au delà de la station mairie de Montrouge jusqu'à Bagneux avec 2 nouvelles stations : la station Verdun Sud qui devrait être en limite des communes de Montrouge et Bagneux et la



station Bagneux qui devrait être située en bordure de l'avenue Henri Barbusse sur la commune éponyme.

Concernant les différentes étapes de l'opération, il est rappelé que le projet a fait l'objet d'une première enquête publique en 2004. Celle-ci portait sur l'intégralité du projet de prolongement et prévoyait la possibilité de phaser l'opération. Par la suite, le projet a été effectivement phasé. La phase 1 a fait l'objet d'une étude, d'un avant-projet, d'études détaillées, d'acquisitions foncières qui sont aujourd'hui terminées. Les travaux de cette phase sont en cours.

La phase 2 a fait l'objet d'un avant-projet dans les années 2009-2010. Toutefois, en 2010, il est apparu nécessaire de faire évoluer de façon importante le projet pour des raisons essentiellement techniques. Ces évolutions sont, d'appréciation globale avec l'ensemble des partenaires, de nature à nécessiter une nouvelle enquête publique. C'est la raison pour laquelle il est proposé une nouvelle enquête publique sur la seconde phase uniquement. Il est rappelé que les raisons de l'évolution de la phase 2 qui rendent nécessaires une nouvelle enquête publique sont précisées dans la pièce 1 du dossier de demande de DUP.

Concernant les caractéristiques de la phase 2, le tunnel, situé sur sa totalité en sous-sol, s'étend sur 2 km. Il s'agit bien d'un tunnel réalisé sous la surface et non d'un métro aérien.

Concernant le mode de réalisation, pour les parties du projet très proches de la surface, la méthode dite « à ciel ouvert » est utilisée.

Le périmètre d'acquisition, les ouvrages modifiés et le périmètre des travaux évoluent géographiquement. Concernant les ouvrages, la station Verdun-Sud s'inscrira en bordure, sous l'avenue de Stalingrad à Bagneux avec un accès principal donnant sur Montrouge, à l'angle de l'avenue Henri Ginoux et de l'avenue de Verdun. Un accès secondaire est également prévu entre l'avenue Stalingrad et l'avenue du colonel Fabien. Le tunnel s'insérera avec une profondeur assez importante de l'ordre de moins 25 m. Un niveau intermédiaire permettra de remonter vers un puits via l'utilisation de batteries d'ascenseurs de grande capacité et des escaliers fixes nécessaires au confort des voyageurs.

La station de Bagneux s'inscrira en rive de l'avenue Henri Barbusse. L'une des particularités de cette station est qu'elle a été conçue au niveau de l'avant projet afin de ne pas entraver la réalisation du projet d'aménagement concerté (ZAC) Victor Hugo par la ville de Bagneux<sup>1</sup>. A ce titre, le dossier montre un exemple d'aménagement urbain de la station Bagneux. Contrairement aux plans de la station RATP elle-même, qui sont définitifs, cet exemple d'intégration urbaine ne constitue pas une vue architecturale contractuelle.

Concernant les ouvrages annexes, pour une meilleure compréhension, il est proposé de les détailler lors de la présentation des emplacements réservés.

**PRÉFECTURE** : Il est précisé qu'une partie du projet concerne également le département du Val-de-Marne, sur le secteur « Fort de Montrouge », ce qui nécessitera la d'arrêtés inter-préfectoraux.

---

1 Suite à la réunion d'examen conjoint du 13/12/2011, la RATP a souhaité préciser qu'il s'agit de la ZAC Victor Hugo dont la configuration lui a été exposée lors de l'AVP en 2009 et 2010.



**RATP** : L'ouvrage, sur l'avenue Stalingrad, est partagé entre les communes de Bagneux et Arcueil. Il s'inscrit uniquement en tréfonds et n'a pas d'impact sur la commune d'Arcueil.

**DRIEA/UTEA 92** : Il est proposé de passer à l'examen de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Bagneux et Montrouge. L'arrêté inter-préfectoral du 15 février 2005 déclarant d'utilité publique l'opération de prolongement de la ligne 4 du métro parisien avait emporté mise en compatibilité des plans d'occupation des sols (POS) alors en vigueur sur les communes de Bagneux et Montrouge. Cette mise en compatibilité consistait essentiellement à inscrire aux documents d'urbanisme des emplacements réservés nécessaires à la réalisation de l'opération. Les emplacements réservés inscrits dans le cadre de cette procédure, ont été par la suite reportés, sans modification, dans les documents réglementaires des PLU de Bagneux et Montrouge approuvés respectivement le 31 janvier 2006 et le 19 décembre 2007.

**CG 92**: Il est demandé si le PLU d'Arcueil avait été adapté lors de la DUP du 15 février 2005.

**DRIEA/UT 92**: La DUP du 15 février 2005 n'avait pas nécessité la mise en compatibilité du document d'urbanisme d'Arcueil.

**RATP**: En outre, dans le secteur mitoyen d'Arcueil, il est précisé que le périmètre de l'actuel projet est moins important que celui initialement prévu en 2004, qui passait en limite sous le Fort de Montrouge.

**DRIEA/UT 92**: Aujourd'hui, compte tenu des modifications apportées au projet, il est nécessaire d'adapter les emplacements réservés évoqués précédemment à la nouvelle définition du tracé. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Bagneux et Montrouge consiste donc essentiellement à modifier, à supprimer et à créer des emplacements réservés nécessaires au prolongement de la ligne 4 du métro.

**RATP** : Les emplacements réservés ont été ajustés au regard des études d'avant projet. Concernant le PLU de Bagneux, l'emplacement n°101 est toujours destiné à la réalisation d'une grille d'aération mécanisée. A l'inverse, l'emplacement réservé n°102 évolue : La station Verdun Sud était initialement située sur la commune de Montrouge. Le passage au nord de la commune sur Bagneux se faisait par un tunnel. C'est la raison pour laquelle l'emprise initiale de l'emplacement réservé n°102 était aussi réduite. Aujourd'hui, il est prévu d'implanter la station Verdun Sud sous l'avenue de Stalingrad ce qui entraîne, dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Bagneux, l'élargissement de l'emplacement réservé n°102 sur la parcelle de l'entreprise sociale pour l'habitat TOIT ET JOIE. L'ouvrage de ventilation prévu par l'emplacement réservé n°103 est déplacé. L'emplacement réservé n°103 change donc de destination et est repositionné sur une propriété privée. L'utilité de cet emplacement réservé repose sur le fait qu'il



est nécessaire de réaliser rapidement, en 2012 ou 2013, un puits afin de procéder à une reconnaissance de carrières.

L'emplacement réservé n°104, qui correspond à la construction d'un poste de redressement, n'a pas évolué géographiquement. Son périmètre, en revanche, s'est élargi pour permettre de réaliser les travaux dans de bonnes conditions.

**DRIEA/UT 92:** Des précisions sont demandées sur l'emprise d'occupation du poste de redressement sur le terrain faisant l'objet de la réserve, ainsi que sur la fonction de cet ouvrage.

**RATP :** Le poste de redressement n'occupera pas la totalité de l'emprise foncière frappée de l'emplacement réservé n°104, mais seulement une partie. La position exacte de cet ouvrage n'est pas connue à ce jour. Il est donc nécessaire de prévoir une réserve assez grande permettant de faire évoluer la localisation de cet équipement<sup>2</sup>.

Un poste de redressement permet d'alimenter une portion déterminée de la ligne de métro en courant électrique. C'est un local en rez-de-chaussée d'une surface de 200 m<sup>2</sup> et d'une hauteur de 5 mètres pour lequel il convient de prévoir un accès pour poids lourds. Le périmètre de l'emplacement réservé n°104 correspond aux emprises du poste de redressement, de l'accès pour poids lourds et du chantier.

L'emplacement réservé n°105 correspond à la station Bagneux. Le positionnement de cette station a légèrement évolué ce qui impacte le site essentiellement sur sa partie située en amont. Il est donc nécessaire d'agrandir l'emplacement réservé n°105 par rapport à ce qui avait été prévu initialement car le tracé de l'ouvrage va passer un peu plus sous le parcellaire. L'emprise de la future station, d'une largeur d'au moins 30 m et d'une longueur de 120 m, ainsi que celle prévue pour les accès chantiers qui seront indispensables pendant toute la durée de la réalisation du métro, expliquent la large emprise prévue pour l'emplacement réservé n°105.

Enfin, les emplacements réservés n°111 et 112 initialement prévus sous la rue Gabriel Cosson sont supprimés. En revanche, 4 nouveaux emplacements réservés n° 106, 107, 108 et 109 sont institués sur l'avenue Henri Barbusse. Ils correspondent soit à des emprises absolument nécessaires pour réaliser le métro soit, pour les emplacements n°108 et 109, à des ouvrages en situation définitive. L'emplacement réservé n°108 correspond à une ventilation. L'emplacement réservé n°109 correspond à un accès au tunnel, réservé au personnel pour accéder à la voie de maintenance et au garage des trains.

**CG 92:** Il est demandé de préciser si l'emplacement réservé n°106 est destiné à la réalisation d'un parking.

**RATP :** L'emplacement réservé n°106 n'est pas destiné à la réalisation d'un parking. Il correspond à une emprise de chantier. En effet, sur l'avenue Henri Barbusse, le chantier va s'organiser à ciel ouvert. Par conséquent, il est nécessaire de disposer

---

<sup>2</sup> Suite à la réunion d'examen conjoint du 13/12/2011, la RATP a souhaité préciser que l'emprise de l'emplacement réservé n°104 est également nécessaire pour réaliser une base de chantier destinée à un des puits de percement du tunnel.



tous les 100 à 150 mètres, pendant la durée des travaux, d' emprises destinées aux engins de chantier. Sans ces emprises, il n'est pas possible de réaliser le projet en minimisant les nuisances dus au chantier comme il est prévu dans le dossier d'enquête publique.

**CCIP** : Des précisions sont demandées concernant le devenir de ces emprises après la réalisation des travaux.

**RATP** : Aucun projet n'est prévu à terme sur ces emprises après la réalisation des travaux. Les emplacements réservés seront supprimés sous réserve d'évolution de la réglementation des tunnels.

**CMA 92**: Des précisions sont demandées sur d'éventuelles modifications de la circulation automobile pendant les travaux.

**RATP** : Le dossier d'enquête publique précise que les travaux sur l'avenue Henri Barbusse seront organisés par sections. Il y aura à peu près 6 à 8 sections sur voie. D'une longueur variant de 100 à 150 mètres, elles seront conçues pour permettre la déviation routière sur les voiries perpendiculaires afin de contourner le chantier.

**CG 92**: La circulation locale sera limitée aux riverains et aux pompiers.

**RATP** : L'accès restera possible pour les résidents de la zone en chantier mais la circulation de transit devra emprunter d'autres voies.

**CCIP** : Des précisions sont demandées concernant les modifications de circulation.

**RATP** : Actuellement, on ne peut s'en tenir qu'au principe défini précédemment, c'est-à-dire des voies perpendiculaires et un certain nombre de sections de travaux. Les études dites concessionnaires, réalisées ultérieurement, permettront de définir le schéma de circulation.

**DRIEA/UT 92**: Concernant la ville de Bagneux, l'emplacement réservé n°105, pour lequel il est prévu d'augmenter l'emprise dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU communal, est situé dans le périmètre de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Victor Hugo créée par délibération du 27 septembre 2011. Le dossier de création de cette ZAC prévoit sur l'emprise de l'emplacement réservé susvisé la réalisation d'un pôle multimodal. Or, étant donné qu'il n'est pas possible d'édifier sur un emplacement des constructions autres que celles prévues par cette réserve, la réalisation du pôle multimodal ne pourra se faire avant la suppression de l'emplacement réservé n°105.

**Bagneux**: Ce point n'a pas échappé à la commune. Le Conseil municipal de Bagneux a pris une délibération au mois de septembre 2011 par laquelle il se prononçait favorablement sur le projet de dossier d'enquête publique qui lui avait été



présenté. Néanmoins, il attirait également l'attention sur certains points et notamment sur le poste de redressement.

Une présentation du contexte est proposée : La ZAC « écoquartier Victor Hugo » est dans une phase de projet urbain des quartiers nord. L'écoquartier Victor Hugo fait l'objet d'une procédure opérationnelle de ZAC qui a été relancée suite à l'annulation de la précédente délibération du Conseil municipal. Un nouveau dossier a été approuvé avec effectivement des modifications en termes de périmètre, de programmation, etc...

Aujourd'hui, du point de vue strictement opérationnel, une consultation a été relancée pour désigner un aménageur. La désignation de cet aménageur et la constitution du dossier de réalisation de la ZAC Victor Hugo sont prévues au plus tard pour le mois de mai 2012.

Du point de vue du projet urbain, les élus de la ville de Bagneux ont souhaité que le projet d'écoquartier Victor Hugo puisse connaître des prolongations sur le quartier de la Pierre Plate qui rassemble un ensemble de patrimoines immobiliers appartenant aux entreprises sociales pour l'habitat DOMAXIS et TOIT ET JOIE ainsi qu'à l'Office Public d'Habitations à Loyer Modéré (OPHLM). Cette éventuelle prolongation de l'écoquartier Victor Hugo sur le quartier de la Pierre Plate ne se traduira pas nécessairement par la création d'une ZAC. La ville de Bagneux va présenter un dossier d'intention dans le cadre de l'ANRU 2 avec beaucoup de précautions sans aucune certitude sur ses contours. Mais, les contacts avec le préfet de région, le ministre de la ville Maurice Leroy, ont fait que Mme le député maire a souhaité avancer sur ce dossier en présentant une note d'intention à l'ANRU pour préfigurer la candidature de la ville de Bagneux sur ses quartiers nord.

Le projet de métro et la connexion avec le Grand Paris Express (GPE) sont des leviers pour les projets urbains de la ville et ne sont absolument pas antinomique.

Le secteur de la Pierre Plate va jusqu'à la limite du cimetière de la rue Henri Ravéra et est bordé par l'avenue Henri Barbusse. C'est un quartier qui appelle une intervention puisqu'il est en vraie difficulté, très stigmatisé et a connu des événements assez malheureux. Du point de vue de la forme urbaine, c'est un quartier assez compliqué, complexe, labyrinthique mais qui recèle aussi de vrais richesses avec des équipements publics, des espaces verts qui sont absolument remarquables. Mais, il pose aujourd'hui un vrai problème d'accessibilité. Les indicateurs sociaux sont dans le rouge mais c'est aussi un quartier avec des potentiels et c'est pourquoi Mme le député maire a souhaité présenter ce dossier à l'ANRU 2.

Donc il va de soit que l'ensemble des emplacements réservés qui sont proposés aujourd'hui n'impactent pas que le projet urbain qui est l'émanation de la ZAC écoquartier V. Hugo. Ces emplacements réservés peuvent impacter aussi le devenir du quartier que la ville souhaite inscrire dans le cadre de l'ANRU.

Pour revenir plus particulièrement sur les demandes qui avaient été formulées par la ville de Bagneux au mois de septembre, il avait été demandé à ce que le poste de redressement électrique qui est situé sur la zone Uca (le n°102) soit déplacé afin de mieux s'inscrire dans les projets à venir ou tout du moins d'étudier la possibilité d'avoir une intégration de ce poste de redressement électrique dans un futur projet (une consultation sur ce secteur est en cours). Pour la ville de



Bagneux, cet emplacement réservé qui mobilise une plus grande emprise ne semble exister que pour des raisons de confort. Elle demande donc à ce qu'il soit repositionné...

**RATP:** La RATP demande à quel endroit pourrait être repositionné le poste de redressement.

**Bagneux:** La ville souhaite que ce soit la RATP qui propose une autre solution. Elle souhaite également savoir si le déplacement de ce poste de redressement serait rédhibitoire. Enfin, si cela était effectivement rédhibitoire, elle demande des propositions pour rendre compatible son futur projet de quartier avec ce poste de redressement.

En ce qui concerne les emplacements réservés qui sont plutôt situés sur les emprises TOIT ET JOIE (notamment l'emplacement réservé 102), il y a de vraies questions qui se posent puisque TOIT ET JOIE a des projets en termes de requalification de son patrimoine. Pour la ville de Bagneux, il y a pour toutes ces raisons une nécessité de trouver des points de compatibilité : comment peut on rendre compatible a la fois les infrastructures qui sont nécessaires au fonctionnement du futur métro et des projets urbains dans un tissu urbain très dense et inscrit en contrat de développement territorial (CDT: il est question de produire sur Bagneux près de 4000 logements supplémentaires pour contribuer aux 70000 logements qui sont indiqués dans le cadre du grand Paris).

Concernant la ZAC écoquartier V. Hugo, l'emplacement réservé a considérablement grossi : de 850 m<sup>2</sup> au départ à 1,5 ha aujourd'hui avec un débord sur l'avenue de Stalingrad. La ville demande donc à la RATP un calendrier précis pour pouvoir planifier ses futurs projets. En termes de programmation, la ville de Bagneux prévoit de l'espace public, des commerces, des logements et des bureaux. Du fait de cette évolution majeure du projet et pour pouvoir en phaser la réalisation, la ville de Bagneux insiste sur la nécessité d'obtenir le calendrier des travaux de la RATP (en sus des tracés des ouvrages enterrés) d'autant qu'il lui faudra croiser également ces données avec celles de la société du Grand Paris, concernant le tracé du Grand Paris Express (GPE).

Les constructions prévues par le programme de la ZAC Victor Hugo ne pourront être édifiées qu'une fois les ouvrages de la RATP réalisés. Il est donc légitime que la RATP fournisse à la ville de Bagneux un calendrier précis afin que cette dernière puisse travailler et anticiper ses propres projets.

A Bagneux, le métro est très attendu, et n'est pas antinomique avec les projets urbains, mais la ville veut s'assurer que sa réalisation n'obère pas les possibilités, les capacités de développement de projet urbain avec toutes les contraintes qu'il comprend.

En outre, les emplacements réservés prévus sur l'avenue Henri Barbusse semblent correspondre à des emplacements réservés de « confort » : les emprises définies sont plus larges que ce qui sera finalement nécessaire à la réalisation des travaux et par la suite aux emplacements réservés définitifs.





La Ville de Bagneux demande que des précisions soient données concernant tous les emplacements réservés, pour savoir concrètement quelles sont les parcelles qui sont impactées par ces emplacements réservés pour des raisons purement pratiques. La ville souligne qu'elle va être sollicitée dans le cadre de l'enquête publique par des questions de la population et par la suite pour les notes de renseignement d'urbanisme, certificat d'urbanisme, permis de construire qui seront délivrés, déposés... Il lui faut donc savoir avec précision quelles sont les parcelles impactées. Ces parcelles apparaissent dans le PLU en vigueur. Donc, puisqu'il s'agit de mettre en compatibilité le PLU, il n'y a pas de raison que ces parcelles ne soient pas clairement définies, délimitées, identifiées dans le PLU qui va être mis en compatibilité. Il s'agit d'une exigence de Bagneux pour pouvoir faciliter le travail ultérieur.

La ville précise avoir relevé un certain nombre de petites erreurs qui pourront faire l'objet d'une notice dans le cadre de l'enquête publique pour rectifier les erreurs de zonage ou les oublis.

Enfin, un dernier point est soulevé par les services de la Ville de Bagneux. Celle-ci aurait souhaité que la mention de ce qui est en tréfonds ou de ce qui ne l'est pas soit précisée. La Ville demande à ce que si les services de l'Etat considèrent que ce n'est pas possible de le mentionner dans le cadre des emplacements réservés, cela soit inscrit dans le PV de cette réunion. Il s'agit en effet d'une vraie problématique aussi pour la ville de Bagneux dans la conduite de ses projets de savoir précisément ce qui est impacté.

Pour résumer, il est demandé si le déplacement du poste de redressement est possible et, si ce n'est pas le cas, que propose la RATP à la ville qui considère qu'il s'agit d'un réel problème pour elle. Enfin, pour l'emplacement réservé n°105, il est demandé des précisions sur un éventuel calendrier prévu pour que la ville puisse avancer sur ses projets urbains.

**PRÉFECTURE :** La Préfecture souligne qu'il lui paraît étonnant que la question concernant le déplacement du poste de redressement n'ait pas été évoquée auparavant notamment si ce point soulève une difficulté par rapport à la présentation du dossier de mise en compatibilité.

**Bagneux:** Il n'est pas sûr que ce point présente réellement une difficulté.

**DRIEA/UTEA 92 :** Des précisions sont demandées concernant d'éventuelles réflexions de la RATP sur ce point.

**RATP:** Cette question est apparue récemment, bien après les études techniques d'avant-projet terminées au mois d'avril. En outre, l'état d'avancement du présent projet de prolongement de la ligne 4 et les attentes qu'il suscite, réduisent les marges de manœuvre. Deux cas de figure se présentent: soit le poste de redressement est déplacé de quelques mètres, soit ce dernier est supprimé. Or, dans le second cas, il est rappelé qu'un poste de redressement est un équipement



électrique qui doit se trouver à un certain emplacement de la ligne. Dans le cas présent, cela veut dire qu'il est nécessaire de trouver à proximité du secteur prévu actuellement, à 20 ou 30 mètres près, une emprise foncière équivalente afin d'implanter le poste de redressement. Or, à l'heure actuelle, il n'y a pas d'élément permettant d'avoir à lancer des études rapides pour déplacer ce poste de redressement. En outre, il est rappelé qu'un poste de redressement sert à éviter toute chute de courant électrique. Il doit être situé à proximité immédiate du tunnel afin d'injecter suffisamment de courant électrique sur une portion déterminée de la ligne de métro. Son emplacement peut donc difficilement varier compte tenu de ces raisons techniques.

Il est rappelé par ailleurs que le niveau d'emprise de l'emplacement réservé est équivalent à celui prévu lors de la 1ère enquête publique de l'année 2004.

**Bagneux:** Des précisions sont demandées concernant les règles de positionnement et de distance entre chaque poste de redressement.

**RATP:** La RATP précise que ce sont les études qui le déterminent, et n'est donc pas en mesure de donner une réponse sur cet endroit.

**Bagneux:** Des précisions sont demandées concernant un éventuel déplacement de ce poste de redressement vers le Fort de Montrouge.

**RATP:** Cette solution n'a pas été envisagée compte tenu de la présence de logements sur le Fort de Montrouge. Il est en effet rare d'envisager des expropriations de particuliers pour la réalisation de ce type d'équipement. Il convient de minimiser les expropriations, notamment celles qui touchent les logements et de privilégier l'utilisation des espaces publics, des terrains nus... Dans le cas présent, il s'agit du meilleur compromis lié à ces contraintes dans ce linéaire qui permet de réaliser l'ouvrage. En outre, relancer une réflexion, qui a déjà été menée avant la 1ère enquête publique, sur ce point à ce stade d'avancement de la procédure risque de compromettre l'opération.

**Bagneux:** Les raisons techniques qui conduisent à positionner ce poste de redressement à cet endroit pour des questions de fonctionnement du métro sont acceptées. Néanmoins, un temps d'échange spécifique sur cette question du poste de redressement est souhaité afin d'évoquer la possibilité de le déplacer.

**RATP :** Le déplacement de ce poste de redressement dans un autre quartier n'est pas envisageable techniquement.

**Bagneux:** Dans l'hypothèse où ce poste de redressement ne pourrait pas être déplacé, comment l'insérer dans un milieu urbain qui est appelé à être requalifié dans le sens d'une plus grande qualité urbaine. Peut-il être compatible avec une construction comprenant des logements, des activités....

**RATP :** C'est un cas connu à plusieurs endroits, c'est à dire le cas de l'insertion de ces postes de redressement dans des bâtiments. Ces postes de redressement sont

isolés par rapport aux nuisances de type bruit etc... Une attention particulière est portée au rayonnement très court à 1 ou 2 mètres car cela peut perturber certains équipements électroniques sensibles en dessous d'une distance de 2 mètres.

Pour le reste, l'insertion dans le bâtiment relève encore de la question du niveau d'étude c'est-à-dire qu'il s'agit d'un bâtiment qui doit comprendre des fondations compatibles avec l'ouvrage du poste de redressement, donc au stade d'avancement du projet, il est encore possible de discuter sur des mesures conservatoires à propos des fondations d'un éventuel immeuble mais cela pose la question du niveau d'étude détaillée qui serait nécessaire du côté du projet urbain. Des postes de redressement du métro existent à plusieurs endroits à Paris, dans le métro récent comme dans l'ancien, sans que cela pose de problème particulier. C'est relativement discret. Cela ressemble à une grande porte un petit peu large. Cela induit des contraintes sur le bâtiment qui sera construit autour. Par conséquent, un projet de constructions urbaines défini en amont facilite l'insertion de ce type d'ouvrage.

**Bagneux:** Des précisions sont demandées concernant un éventuel calendrier pour la réalisation de ce poste de redressement.

**RATP :** Des études détaillées seront lancées dès le mois de mars 2012. Le poste de redressement fait partie des priorités de ces études. Les éléments dimensionnant cet ouvrage devront être fixés au plus tard en juin 2012. Le planning est donc assez serré.

**CG92:** Il est précisé que la question de la commune de Bagneux porte sur la réalisation du poste de redressement et non sur les études préalables.

**RATP :** Actuellement, il n'est pas possible d'apporter plus de précision sur le phasage des travaux que le planning général. Les réflexions sur l'optimisation de l'ensemble des constructions sur la partie tunnel sont en cours. Potentiellement, les travaux, et donc la réalisation de ce poste de redressement, pourraient débuter au cours de l'année 2014.

**CG92:** Il est demandé si la parcelle où doit s'implanter le poste de redressement est concernée par l'emprise du tunnel.

**RATP :** L'emprise tunnel est un peu à l'écart de cette parcelle.

**CG92:** La construction du poste de redressement peut donc être réalisée indépendamment du chantier du tunnel.

**RATP :** La parcelle où doit s'implanter le poste de redressement doit dans un premier temps servir pour réaliser un puits nécessaire au commencement du chantier. Cela sera donc un des points les plus immédiat de démarrage des travaux. Le poste de redressement sera sans doute réalisé après le chantier tunnel. La parcelle où doit s'implanter le poste de redressement constitue sans doute le lieu où va débuter mais aussi se terminer le chantier.



**CG92:** Il est demandé si le tunnelier sortira sur cette parcelle.

**RATP :** Il est indiqué qu'il n'y a pas de tunnelier.

**Bagneux:** Il est demandé de confirmer l'année 2014 pour le début des travaux. La demande concernant un calendrier éventuel des travaux est également réitérée. Il est également demandé des précisions permettant d'identifier clairement les parcelles impactées par les emplacements réservés proposés.

**RATP :** Concernant le calendrier, une des grandes inconnues restante concerne les études des concessionnaires qui sont extrêmement contraignantes notamment pour le maintien des circulations locales à Bagneux. Les concessionnaires ont déjà été sollicités. Les études vont commencer très vite. Les résultats de ces études auront un impact majeur sur le planning des travaux. Ce planning sera fait pour minimiser les impacts et les contraintes et pour maintenir le délai de réalisation. Il s'agit de maintenir une situation supportable durant le chantier. Actuellement, un planning de principe aurait vocation à être profondément modifié. Donc, le planning de mise à disposition d'utilisation des emprises parcellaires ne peut être connu à ce stade de la procédure. Concernant le parcellaire impacté, il n'est pas possible à ce stade de pré enquête de DUP de définir précisément les parcelles impactées par le projet. Les études ne sont pas suffisamment avancées<sup>3</sup>.

**Bagneux:** Comment un propriétaire peut-il dans ce cas exercer son droit de délaissement s'il ne sait pas si son terrain est impacté par un emplacement réservé.

**RATP:** Il le saura au moment de l'enquête parcellaire. L'enquête parcellaire n'est pas couplée à l'enquête publique de sorte que le commissaire enquêteur ait la possibilité de juger des éventuelles modifications à apporter au projet. Lors de l'enquête qui va venir, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête peut éventuellement demander à la RATP de modifier la délimitation des emplacements réservés. L'enquête parcellaire, elle, sera conduite dans un second temps. En outre, compte tenu des contraintes du calendrier électoral de l'année 2012, il n'est pas certain que l'autorisation de faire cette enquête parcellaire soit donnée entre juin et septembre 2012.

**DRIEA/UTEA 92 :** Il est rappelé que lorsque le préfet prendra la DUP qui emportera mise en compatibilité des PLU de Bagneux et Montrouge, les emplacements réservés intégrés dans ces documents d'urbanisme devront être suffisamment précis, dans leur délimitation, afin d'identifier clairement les parcelles impactées. Par ailleurs, outre l'utilisation d'emplacements réservés qui interdisent toute édification de constructions autres que celles qu'ils prévoient, le code de l'urbanisme permet de « geler » des terrains pour la réalisation d'équipements publics par l'utilisation d'un

---

<sup>3</sup> Suite à la réunion d'examen conjoint du 13/12/2011, la RATP a souhaité préciser que les études de conception détaillée débiteront postérieurement à l'enquête d'utilité publique. Elles permettront de déterminer avec exactitude les parcelles impactées. Cela fera l'objet d'une enquête parcellaire prévue courant 2012



autre outil: la servitude prévue au L 123 2 c du code de l'urbanisme permet de localiser des terrains en vue de la réalisation d'équipements publics. Toutefois, contrairement à un emplacement réservé, cette servitude permet la délivrance de permis de construire pour des constructions autres que celles qu'elle prévoit, à condition toutefois de ne pas remettre en cause la réalisation de l'équipement public prévu dans le cadre de cette servitude. Sur les terrains localisés par cette servitude, il est donc possible d'envisager, outre l'équipement public prévu, d'autres projets de construction. La présente réunion est l'occasion de mener une réflexion sur l'utilisation de cette servitude en lieu et place de certains emplacements réservés, et plus particulièrement en lieu et place de l'emplacement réservé n°105.

**Bagneux:** Cette servitude n'oblige pas à définir de manière précise, comme l'exige l'emplacement réservé, les caractéristiques de la voie ou de l'ouvrage qui fait l'objet de l'emplacement réservé ni la localisation, ce qui présente un avantage. Cette servitude est donc plus souple car elle permet d'autoriser des constructions qui ne seraient pas incompatibles avec l'équipement prévu. La construction autorisée à l'intérieur de cette servitude devrait intégrer l'existence de ce futur équipement. Elle permet par ailleurs l'exercice du droit de délaissement.

**CG 92 :** Il est demandé quelle est la personne compétente qui juge de la compatibilité de la construction avec l'équipement public projeté.

**Bagneux:** C'est la personne compétente pour délivrer les autorisations d'urbanisme en accord avec le bénéficiaire de la servitude. Dans le cas présent cette servitude pourrait donc être envisagée.

**RATP :** La question concernant l'utilisation de la servitude prévue au L123-2 c du code de l'urbanisme en lieu et place de l'emplacement a bien été posée. Toutefois, l'emplacement réservé n°105 est nécessaire car il couvre la zone la plus névralgique. Disposer de l'ensemble du périmètre pendant pratiquement la totalité des travaux est indispensable, ce qui veut dire que l'emplacement réservé ne tombera pas avant la fin du chantier. Par conséquent, sur toute la durée du chantier il ne peut pas y avoir délivrance de permis de construire sur ce secteur pour des constructions autres que celles liées au prolongement de la ligne 4. Par ailleurs, en réponse à la mairie de Bagneux, il est précisé que l'emprise des emplacements réservés a augmenté non pas pour des raisons de confort mais parce que les études ont montré ces emprises étaient nécessaires pour mener à bien le chantier. En outre ces emplacements réservés dont les emprises sont prévues pour les équipements de chantier des équipements de stockage de matières, sont nécessaires pour minimiser l'inconfort des balnéolais. En effet, leur positionnement à ces endroits névralgiques plutôt que sur des espaces publics sont là pour minimiser l'ensemble des contraintes sur le reste du chantier. En revanche, au fur et à mesure de l'avancée du chantier une réduction de ces emprises pourra être envisagée à la seule condition que que les travaux puissent être menés jusqu'à leurs termes.



**Bagneux:** Un certain nombre de ces emplacements réservés concernent des propriétés appartenant aux entreprises sociales pour l'habitat DOMAXIS et TOIT ET JOIE. Il est demandé si la RATP s'est rapproché de ces propriétaires bailleurs.

**RATP:** Des échanges avec l'entreprise sociale pour l'habitat TOIT et JOIE sont menés depuis plusieurs mois mais aucun engagement n'a pour l'instant abouti. Aujourd'hui, la RATP considère avoir besoin d'un appui juridique clair à la lumière d'autres expériences, d'autres prolongements qu'elle mène pour pouvoir faire ces travaux. Il est demandé des précisions sur la procédure à utiliser pour supprimer les emplacements réservés, une fois les travaux terminés.

**DRIEA/UTEA 92 :** Une procédure de modification simplifiée suffit pour supprimer un emplacement réservé. C'est une compétence communale.

**RATP :** La RATP est consciente que l'utilisation d'emplacement réservé ne doit pas indéfiniment obérer les potentiels de la ville. Le choix entre l'utilisation d'un emplacement réservé et d'une servitude prévue au L 123-2c du code de l'urbanisme est justifié par un exemple : la même procédure existe actuellement pour le prolongement de la ligne 14 à St Ouen. Dans ce cas, a été choisi le périmètre de localisation car actuellement la RATP est encore en phase amont des études et n'est pas sûre de la localisation de ses ouvrages en tréfonds et surface. Il lui fallait donc définir le plus largement possible le périmètre à l'intérieur duquel positionner dans les phases ultérieures des études ses équipements. Concernant le présent projet, ce dernier est bien avancé techniquement et les ouvrages sont plus précisément localisés... Si des modifications interviennent, ce sera à la marge et l'emplacement réservé est l'outil réglementaire qui nous permet de sécuriser le projet.

**DRIEA/UTEA 92 :** Le choix concernant l'utilisation des emplacements réservés doit intégrer l'existence des projets communaux. La mise en œuvre de la ZAC Victor Hugo risque d'être rendue difficile par l'agrandissement de l'emplacement réservé n°105. En effet, le code de l'urbanisme prévoit que la réalisation d'une ZAC ne peut se faire que si elle est compatible avec le PLU. Or si l'emplacement réservé n°105 est laissé tel quel, la mise en œuvre la ZAC Victor Hugo ne pourra pas se faire car le programme de cette opération d'aménagement ne sera pas compatible dans sa totalité avec le document d'urbanisme communal. C'est pourquoi, il est préférable d'utiliser la servitude prévue au L 123-2c du code de l'urbanisme en lieu et place de l'emplacement réservé n°105. Cela permettrait à la commune d'avancer dans ses projets.

**Préfecture:** Il est demandé si une date est déjà retenue pour l'approbation du dossier de réalisation de la ZAC Victor Hugo.

**Bagneux:** L'approbation du dossier de réalisation de la ZAC Victor Hugo est prévue pour le mois d'avril ou le mois de mai 2012. Par conséquent, étant donné que le dossier



de réalisation doit être compatible avec le PLU, cela pourrait poser problème. En outre, il est rappelé que des acquisitions foncières par la Société d'Économie Mixte Agir pour Bagneux (SEMABA) et l'Établissement Public Foncier des Hauts-de-Seine (EPF92), sont en cours sur le secteur Victor Hugo. Ces acquisitions concernent notamment la corderie CLEMENT, le SIMPLY. Il est donc nécessaire de savoir à quel moment cet îlot peut être lancé en termes de phasage. Concernant le secteur de la Pierre Plate, il ne s'agit pas du même ordre de préoccupations. Rien n'est pour l'instant très précis en termes de programme.

**Préfecture:** L'utilisation de la servitude prévue au L 123-2c du code de l'urbanisme satisfait donc le développement du projet communal sans pour autant obérer les travaux de la RATP.

**Bagneux:** Effectivement, sachant par ailleurs que les projets de la RATP et de la ville de Bagneux ne sont pas incompatibles.

**RATP :** Les travaux du prolongement de la ligne 4 du métro s'étalent jusqu'en 2019. Il est donc nécessaire d'être extrêmement rigoureux sur la manière dont les travaux se dérouleront. Il est donc indispensable qu'aucun permis de construire ne soit délivré avant la fin des travaux. Cela n'empêche pas le travail en partenariat avec la commune de Bagneux.

**Bagneux:** Effectivement. Toutefois, la proposition qui est faite de mettre une servitude prévue au L 123-2c du code de l'urbanisme est une bonne idée, car elle ne compromet pas les projets de la RATP et convient à la situation de la ville de Bagneux. Celle-ci ne peut bien évidemment pas attendre la fin du projet de la RATP en 2019, que le métro circule pour commencer à réfléchir. D'autant que pour Grand Paris Express (GPE) et les connexions, des concours vont être lancés. Il y aura donc des réflexions sur les constructions à venir, sur l'organisation du pôle multimodal donc il y a un travail en temps masqué qui va se faire. La ville souligne qu'il y a peu de chance qu'un permis de construire soit déposé rapidement. La ville se positionne davantage pour la construction d'un partenariat avec la SEMABA et la RATP.

**RATP :** En matière de partenariat, la conception du projet urbain communal s'est faite en cohérence avec le projet de prolongement de la ligne 4 du métro. La RATP précise qu'elle avancera sur les éléments de planning au fur et à mesure avec Bagneux afin de repreciser certains points au vu des études et travaux.

La RATP propose de revenir sur la question importante de la couverture juridique. Il lui semble absolument nécessaire d'obtenir la libération de l'ensemble des terrains pour faire les travaux ce qui justifie que l'ensemble du périmètre ait été intégré dans le périmètre de DUP.

Par ailleurs, la RATP précise avoir convenu avec Bagneux que les acquisitions au dessus se feraient par Bagneux ( comme pour la corderie, le Simply). De ce fait, comme la RATP a tout de même intégré ce territoire dans sa DUP, cela pourrait poser question. Elle dispose d'un périmètre de DUP qui permet de recourir, en cas



de soucis, à des procédures d'expropriation bien que le « protocole » avec Bagneux lui convienne très bien<sup>4</sup>.

**Bagneux:** La ville de Bagneux signale par ailleurs, une erreur dans le dossier qui fait mention d'un périmètre au titre du L111-10 mais qui n'a pas été retrouvé sur le plan. Soit il existe vraiment mais il ne figure pas sur le plan soit c'est une erreur (p 19 du dossier).

**DRIEA/UTEA 92 :** Il est demandé si les constructions prévues dans le programme de la ZAC Victor Hugo ne peuvent être réalisées qu'une fois les travaux du prolongement de la ligne 4 du métro terminés.

**RATP :** Techniquement il est difficile d'envisager la situation autrement. Après la question qui excède cette réunion, c'est la question concernant des optimisations éventuelles qui peuvent se faire à l'occasion des travaux, comme par exemple la réalisation d'un parking souterrain. Toutefois ce point ne fait pas partie de l'objet de la présente réunion.

**Bagneux:** Effectivement, ce n'est pas le lieu. Une réunion pour travailler sur ces aspects plutôt fonciers est prévue au mois de janvier 2012.

**Préfecture:** Il est demandé si d'autres observations sont à formuler sur les modifications touchant le PLU de Bagneux.

**Bagneux:** Il n'y a pas d'autres observations.

**DRIEA/UTEA 92 :** Il est demandé de retenir la possibilité de pouvoir utiliser la servitude prévue au L 123-2c du code de l'urbanisme en lieu et place de l'emplacement réservé.

**Préfecture:** L'utilisation de la servitude prévue au L 123-2c du code de l'urbanisme en lieu et place de l'emplacement réservé pour les parcelles destinées à recevoir le poste de redressement est proposée.

**CG 92 :** Il est demandé si la servitude prévue au L 123-2c du code de l'urbanisme permettrait à la RATP d'exproprier dans le cas où la SEMABA n'était pas en mesure d'acquérir une des parcelles.

**DRIEA/UTEA 92 :** Il est précisé que ce n'est pas la servitude mais la DUP qui permet d'exproprier.

---

4 Suite à la réunion d'examen conjoint du 13/12/2011, la RATP a souhaité préciser qu'à l'emplacement de la station « Bagneux », la réalisation des ouvrages du métro nécessitera la démolition des bâtiments en place, à savoir le supermarché Simply Market, la corderie Clément, le local associatif appartenant à la commune ainsi que la résidence Prévert. C'est la raison pour laquelle ces parcelles et bâtiments font partie intégrante du périmètre de la présente demande de DUP



***DRIEA/UTEA 92 (Suite à la réunion d'examen conjoint du 13/12/2011) : La servitude prévue à l'article L 123-2 c) du code de l'urbanisme ne pourra pas être utilisée pour le présent projet. En effet, l'article L 123-17 du code de l'urbanisme dispose que « Lorsqu'une des servitudes mentionnées à l'article L 123-2 est instituée, les propriétaires des terrains concernés peuvent mettre en demeure la commune de procéder à l'acquisition de leur terrain, dans les conditions et délais prévus aux articles L 230-1 et suivants ». Il ressort de ces dispositions que pour chacune de ces servitudes, et donc pour celle prévue au L 123-2 c), les propriétaires peuvent exercer leur droit de délaissement auprès de la commune. Il ressort également de ces dispositions que la commune est le seul bénéficiaire possible de la servitude de l'article L 123-2 c). Cette servitude ne peut donc être instituée au bénéfice de la RATP.***

**RATP :** Des précisions sur certains points sont demandées. En effet, la situation sur ce secteur est très particulière puisque coexistent sur ce dernier le projet de métro et la ZAC Victor Hugo. La ZAC Victor Hugo fait des acquisitions foncières mais la réalisation du prolongement de la ligne 4, avec un périmètre de DUP qui est une couverture juridique, précède celle de la ZAC. Il est donc important que la RATP garde une marge de manœuvre sur les éventuelles évictions.

**DRIEA/UTEA 92 :** La présente demande de DUP concerne les acquisitions au bénéfice de la RATP. Les questions sur d'éventuels échanges fonciers sont traitées ultérieurement.

**RATP :** Il y a une séparation entre l'acquisition faite auprès de la ville de Bagneux et la question de l'éviction des terrains compris dans le périmètre de DUP qui est au bénéfice de la RATP et non de la commune. Il y a également une question concernant la résidence Prévert.

**Bagneux:** Cette résidence est comprise dans le périmètre de DUP propre à la ZAC Victor Hugo.

**RATP :** Il est demandé si cette DUP a été annulée.

**Bagneux:** Il est précisé que seule la délibération portant création de la ZAC Victor Hugo a été annulée. L'arrêté préfectoral de DUP est toujours en vigueur. Il est également précisé que la résidence Prévert n'a pas fait partie de l'enquête parcellaire qui a suivi la DUP propre à la ZAC Victor Hugo. L'enquête parcellaire ne concernait pas toutes les parcelles de la DUP.

**RATP :** La résidence Prévert fait également partie du périmètre de la présente demande de DUP. Le recouvrement partiel des 2 périmètres de DUP risque de poser un problème.



**Bagneux:** Sur la résidence Prévert, la DUP propre à la ZAC Victor Hugo ne concernait que la barre de logements.

**RATP :** La présente demande de DUP concerne également la barre de logements.

**Préfecture:** Il est demandé à ce que ce point soit vérifié.

**RATP :** Un éventuel recours contre la DUP de la ZAC Victor Hugo risque de compromettre la réalisation du projet de métro si le dossier de DUP de ce dernier n'intègre pas également la résidence Prévert.

**Bagneux:** La DUP de la ZAC Victor Hugo fait déjà l'objet d'un recours.

**RATP :** C'est pourquoi il est apparu nécessaire de créer une couverture juridique en intégrant la résidence Prévert au dossier de DUP du projet de métro. La corderie CLEMENT et le SIMPLY ont également été intégrés au périmètre de la présente demande de DUP. Le dossier d'enquête précise que la ville de Bagneux procèdera à l'acquisition de ces emprises foncières dans leur totalité et que la RATP rachètera les surfaces nécessaires en tréfonds.

Il serait peut être nécessaire de compléter le dossier d'enquête publique en précisant qu'en cas d'échec des négociations amiables engagées par la ville de Bagneux ou la RATP, l'expropriation serait mise en œuvre.

Il est demandé des précisions sur le devenir de la DUP de la ZAC Victor Hugo suite à l'annulation de l'acte de création de cette dernière.

**Bagneux:** Suite à l'arrêt de la Cour d'appel de Versailles annulant la ZAC Victor Hugo, une nouvelle ZAC Victor Hugo a été créée récemment avec un périmètre élargi. Concernant la DUP de la ZAC Victor Hugo, compte tenu de sa fragilité, il serait effectivement préférable de compléter le présent dossier d'enquête publique.

**RATP :** Ces compléments peuvent être intégrés à l'étude d'impact en précisant ce qui s'est dit lors de la présente réunion. Concernant l'impact sur le foncier, le dossier précise que « le supermarché Simply Market, la corderie CLEMENT, le bâtiment voisin appartenant à la commune ainsi que la résidence Prévert seraient acquis et démolis par la ville au titre de la ZAC Victor Hugo. La crèche du chant des oiseaux sera déménagée par la ville de Bagneux également dans le cadre de la ZAC. Le projet [de prolongement de la ligne 4 du métro] procèdera à l'acquisition des tréfonds et surfaces qui sont nécessaires pour l'ouvrage auprès de la ville de Bagneux ». Cette partie doit être complétée en indiquant qu'en cas d'échec des négociations amiables l'expropriation sera mise en œuvre.

**Bagneux :** Il convient de préciser que c'est la DUP au profit de la RATP qui l'emporte avec l'éviction.

**RATP :** Le dossier d'enquête publique peut donc être complété en écrivant que « En cas de non aboutissement des processus de négociations amiables de la ville de

Bagneux, c'est bien la présente DUP qui permet l'éviction au profit de la RATP ». Cela peut permettre de clarifier la situation.

**Bagneux :** Il est demandé des précisions sur les conséquences que pourraient avoir ces modifications sur la DUP de la ZAC Victor Hugo.

**Préfecture:** Il est précisé que cette DUP a été prise sur la base d'une délibération qui elle, a été annulée.

**Bagneux :** Il est précisé que la DUP a toutefois été prononcée avant l'annulation de l'acte de création de la ZAC Victor Hugo. Néanmoins, ce point doit être clarifié.  
Il est demandé des précisions sur la date limite pour modifier le présent dossier d'enquête publique.

**Préfecture:** Le dossier doit être modifié très rapidement.

**RATP :** Le dossier peut être modifié le jour de la présente réunion.

**DRIEA/UTEA 92 :** Concernant les modifications éventuelles apportées aux documents d'urbanisme, ces dernières devront procéder de l'enquête publique. Par conséquent, le procès verbal de la présente réunion qui a pour objet de recueillir les observations éventuelles sur les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des PLU de Bagneux et Montrouge avec le prolongement de la ligne 4 du métro parisien, sera mis à l'enquête publique.

**Bagneux :** Il est indiqué que le dossier d'enquête publique mentionne uniquement 2 monuments historiques sur Bagneux alors qu'il y en a 6. Il y en a 3 classés, et 3 inscrits<sup>5</sup>. Par ailleurs, il est demandé si les observations sur des erreurs contenues dans le dossier d'enquête publique doivent être parvenues avant enquête publique, ou transmises directement au commissaire enquêteur.

**Préfecture:** Il est préférable que ces observations soient transmises avant l'enquête publique. Des précisions sont demandées concernant le temps nécessaire pour la reprographie du dossier d'enquête publique.

**RATP :** La reprographie du dossier d'enquête publique doit prendre 2 à 3 jours. Il est demandé si ce dossier doit être signé par le préfet et le commissaire enquêteur avant l'enquête publique.

**Préfecture:** Ce n'est pas prévu par les textes. Toutefois, il est préférable que ce dossier soit signé par le commissaire enquêteur.

**Bagneux :** Il est précisé que la liste des erreurs sera communiquée rapidement.

---

<sup>5</sup> Suite à la réunion d'examen conjoint du 13/12/2011, la RATP a souhaité préciser que l'étude d'impact du dossier d'enquête publique s'intéresse à une zone qui ne comprend pas l'intégralité des territoires communaux, ce qui expliquerait le fait que la totalité des monuments historiques sur Bagneux n'est pas mentionné dans le dossier.

**DRIEA/UTEA 92** : Concernant la ville de Montrouge, le long du passage Raymond, une partie de l'emprise du projet est située dans un « secteur de maisons et villas à protéger et à mettre en valeur » à l'intérieur duquel l'article U1 du règlement de PLU communal interdit les constructions à destination autre que l'habitat. Cette disposition interdit donc la réalisation d'équipements publics ce qui constitue un obstacle pour la réalisation de la présente opération. L'article U1 est donc modifié afin de permettre l'autorisation de constructions ou installations situées en tréfonds, et nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

**Montrouge** : Cette modification n'appelle aucun commentaire.

**DRIEA/UTEA 92** : Il est rappelé qu'au titre de l'article L 123-16 du code de l'urbanisme « dès l'ouverture de l'enquête publique et jusqu'à l'adoption de la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut plus faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité ».

**CG 92**: Des précisions sont demandées concernant l'emplacement réservé n°2 inscrit au PLU de Montrouge.

**RATP** : La suppression de cet emplacement réservé était initialement prévue dans le dossier de mise en compatibilité du PLU de Montrouge. Toutefois, les services de l'Etat ont demandé de retirer ce projet de suppression.

**DRIEA/UTEA 92** : La suppression de cet emplacement réservé au bénéfice du département des Hauts-de-Seine, telle que présentée dans le dossier de mise en compatibilité, ne semblait pas liée aux travaux faisant l'objet de la présente demande de DUP. Des précisions sont demandées concernant le devenir de cet emplacement réservé.

**CG 92**: La RATP a demandé au Conseil général des Hauts-de-Seine de supprimer cet emplacement réservé pour pouvoir réaliser la station Verdun Sud.

**RATP** : Cette demande de suppression est confirmée. Il est précisé que le Conseil général des Hauts-de-Seine n'a pas encore officiellement répondu. Il est également précisé que cet emplacement réservé et les règles écrites du PLU de Montrouge rendent difficile la réalisation du bâtiment voyageurs de la station Verdun Sud.

**Montrouge** : Il est demandé si cette suppression d'emplacement réservé peut être envisagée dans le cadre de la présente mise en compatibilité du PLU.

**RATP** : La suppression de cet emplacement réservé ne peut être envisagée sans l'accord du Conseil général des Hauts-de-Seine.

**DRIEA/UTEA 92** : Une procédure de modification simplifiée suffit pour supprimer un emplacement réservé. C'est une compétence communale.



**Montrouge** : Ce n'est pas la ville qui sollicite cette suppression.

**DRIEA/UTEA 92** : La question est de savoir si la suppression de cet emplacement réservé est réellement liée aux travaux faisant l'objet de la présente demande de DUP.

**RATP** : Un permis de construire doit être déposé sur l'emprise foncière frappée en partie par l'emplacement réservé n°2. Si cet emplacement réservé n'est pas supprimé préalablement, le projet risque d'être bloqué.

**DRIEA/UTEA 92** : Ces difficultés n'ont pas été évoquées lors de la transmission du dossier d'enquête publique.

**Préfecture**: Il est demandé au conseil général de préciser la possibilité de prendre une délibération demandant la suppression de l'emplacement réservé n°2 avant le début de l'enquête publique.

**CG 92**: Bien que le projet de voirie soit réalisé sur ce secteur et que l'emplacement n'a plus raison d'être, une délibération du Conseil général demandant sa suppression n'est pas envisageable avant 2 ou 3 mois.

**Montrouge**: Il est demandé s'il serait possible d'envisager la suppression de cet emplacement réservé dans le cadre de la présente mise en compatibilité de PLU dans le cas où cette suppression serait demandée officiellement par le département au cours de l'enquête publique.

**DRIEA/UTEA 92** : Il est rappelé que l'objet de la présente réunion est l'examen des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des PLU de Bagneux et Montrouge avec le prolongement de la ligne 4 du métro. Ces dispositions doivent être élaborées et proposées, pour examen, avant l'enquête publique et non pendant le déroulement de cette dernière. En outre, il est rappelé que la suppression de cet emplacement réservé ne peut être envisagée dans le cadre de la présente mise en compatibilité que si elle est réellement liée aux travaux faisant l'objet de la présente demande de DUP.

**RATP** : La difficulté provient du fait que cet emplacement réservé n°2 se superpose avec une partie de l'emplacement réservé D au bénéfice de la RATP.

**DRIEA/UTEA 92** : Ces 2 emplacements réservés figuraient déjà au dossier de mise en compatibilité du POS de Montrouge adoptée par l'arrêté inter-préfectoral du 15 février 2005. En outre, la suppression de l'emplacement réservé n°2 ne semble pas liée aux travaux faisant l'objet de la présente demande de DUP. Cette suppression ne peut donc être envisagée dans le cadre de la présente mise en compatibilité de PLU. Elle pourra faire l'objet d'une modification simplifiée du PLU de Montrouge.

**RATP** : Il est rappelé la nécessité de supprimer l'emplacement réservé n°2 avant le dépôt du permis de construire pour le bâtiment voyageur de la station Verdun-sud.



**Montrouge:** Des précisions sur une éventuelle date pour le dépôt de ce permis de construire sont demandées.

**RATP :** Le dépôt de ce permis de construire est prévu pour l'année 2013.

**Préfecture:** Des précisions sont demandées sur une éventuelle possibilité d'inscrire à l'ordre du jour de la prochaine séance du Conseil général la suppression de l'emplacement réservé n°2.

**CG 92:** Cette possibilité est envisageable si le Conseil général est d'accord.

**Montrouge:** Il est indiqué qu'un courrier d'observations qui ne concernent pas les dispositions de mise en compatibilité du PLU communal, a été transmis à la RATP.

***Montrouge (remarques transmises à la RATP le 09/12/2011):***

*1/ pages 147 et 270: la date de la modification du PLU est le 30 septembre 2009 et la révision du 29 septembre 2010 (et non l'inverse).*

*2/ page 273 : les adresses correspondant à l'emplacement réservé G ne semblent pas correctes. Il s'agirait plutôt de : 11 à 41 avenue de Verdun / 6 à 12 passage Raymond (rien côté impair car l'adresse est sur Henri Ginoux) / 23-27 rue La Fontaine et 22-24 rue La Fontaine / 170 avenue Henri Ginoux. Le 78 rue Marx Dormoy disparaît de l'emplacement réservé.*

*3/page 273 : des précisions sont demandées concernant la « disparition » de l'emplacement réservé n°C (« pourquoi ne pas avoir décalé les lettres ».)*

*4/ page 277 : l'emplacement réservé au profit du conseil général des Hauts-de-Seine, pour élargissement de voirie, figure toujours au dossier alors qu'il devait disparaître.*

**CCIP:** Des précisions sont demandées sur un éventuel rapprochement entre le présent projet et la gare Grand Paris Express.

**DRIEA/UTEA 92 :** Des comités techniques de gares sont régulièrement organisés.

**RATP :** Des réunions entre Bagneux, la RATP, le STIF et la Société du Grand Paris sont régulièrement organisées afin d'établir une convergence entre la gare Grand Paris, le métro et le projet urbain qui est en train de se construire, de s'imaginer côté Bagneux. Des réflexions sont également menées pour qu'il y ait une comptabilité du Grand Paris, dont les études sont en cours, avec le projet de la ligne 4. Une coordination opérationnelle sera nécessaire entre les différents maîtres d'ouvrage lors de la mise en œuvre des différents chantiers.



**CCIP:** Il est demandé si une date a été retenue pour le commencement des travaux de la station Grand Paris Express.

**RATP :** La RATP ne dispose d'aucun élément sur ce point. Il est toutefois précisé que la réception des ouvrages est annoncée par la Société du Grand Paris (SGP) selon un calendrier pratiquement identique et ce même si les méthodes de travaux utilisés pour le présent projet et ceux prévus dans le cadre du Grand Paris sont très différentes. La mise en service de ces différents ouvrages est prévue pour la fin de l'année 2018.

**Montrouge:** Des précisions sont demandées concernant l'opportunité de conserver l'emplacement réservé n°13 au bénéfice du département<sup>6</sup>.

**RATP :** Cet emplacement réservé ne concerne pas le projet de métro.

**CMA 92:** Des précisions sont demandées sur les éventuels effets négatifs que pourrait provoquer les déviations de circulation sur les entreprises. Des mesures compensatoires sont-elles prévues.

**RATP :** Pendant la durée du chantier, un maximum d'actions de communication et d'information sont menées pour orienter les gens vers les commerces quand il y a une question de cheminement Concernant la question des nuisances pour les commerces, des analyses au cas par cas sont faites pour des indemnisations éventuelles<sup>7</sup>.

**CMA 92:** Une communication du phasage des opérations, lorsque ce dernier sera connu, est souhaitée afin que la CMA 92 puisse servir de relais.

**RATP :** Il est précisé que compte tenu des travaux liés à la ligne 4 du métro et ceux liés au Grand Paris, les plans de circulation seront revus régulièrement.

**Préfecture:** Le procès verbal de la présente réunion sera versé à l'enquête publique.

---

6 Suite à la réunion d'examen conjoint du 13/12/2011, le conseil général a souhaité préciser que le bénéficiaire de cet emplacement réservé n'est pas le département mais la commune de Montrouge.

7 Suite à la réunion d'examen conjoint du 13/12/2011, la RATP a souhaité préciser que les travaux de prolongement de la ligne 4 à Bagneux sont réalisés dans l'intérêt général. La RATP s'engage à mettre en place un ensemble de mesures (comme le dispositif de signalétique mis en place pour la phase 1) destiné à réduire l'impact du chantier sur l'activité des commerçants. Sur la base d'une analyse au cas par cas, l'éventuel préjudice commercial est apprécié sur la base de dossiers argumentés. Il est par ailleurs précisé qu'une fois les travaux achevés, le prolongement de la ligne 4 du métro constituera un gain dont les commerçants profiteront après la période difficile des travaux.

