

**Projet de modification simplifiée n°2 du plan local  
d'urbanisme de la commune de Saint-Cloud (92210)**

**NOTE DE PRESENTATION DU PROJET**

*Dossier adressé aux personnes publiques associées dans  
le cadre de la notification du projet de modification  
simplifiée en application de l'article L. 132-7 du code de  
l'urbanisme*

## SOMMAIRE

1.	PREAMBULE .....	3
2.	CONTEXTE DE LA MODIFICATION SIMPLIFIEE DU PLAN LOCAL D'URBANISME .....	4
2.1.	La Ligne 15 Ouest du Grand Paris Express .....	4
2.2.	Le projet de gare de Saint-Cloud .....	5
3.	OBJET ET JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION SIMPLIFIEE DU PLAN LOCAL D'URBANISME.....	7
4.	ABSENCE D'EFFETS NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT.....	12

# 1. PREAMBULE

Par arrêté en date du 23 mars 2023, une procédure de modification simplifiée du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Cloud a été lancée à l'initiative de l'EPT Paris Ouest la Défense (POLD).

La modification du PLU vise les articles UD 10 et 11 du PLU. Elle a pour objet de rendre possible le projet de la gare du Grand Paris Express « Saint-Cloud » et sa correspondance avec la gare Transilien via une passerelle franchissant les voies ferrées, en termes de hauteur autorisée et de configuration des toitures.

## 2. CONTEXTE DE LA MODIFICATION SIMPLIFIEE DU PLAN LOCAL D'URBANISME

La présente procédure de modification simplifiée du PLU porte sur la prise en compte du projet de construction de la future gare de Saint-Cloud du réseau de transport public du Grand Paris (« Grand Paris Express »).

### 2.1. La Ligne 15 Ouest du Grand Paris Express

Le Grand Paris Express (GPE) constitue un réseau de métros automatiques, visant à relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France.

Le maître d'ouvrage du projet est la Société du Grand Paris. Cet établissement public de l'Etat, à caractère industriel et commercial, créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, « a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation ».

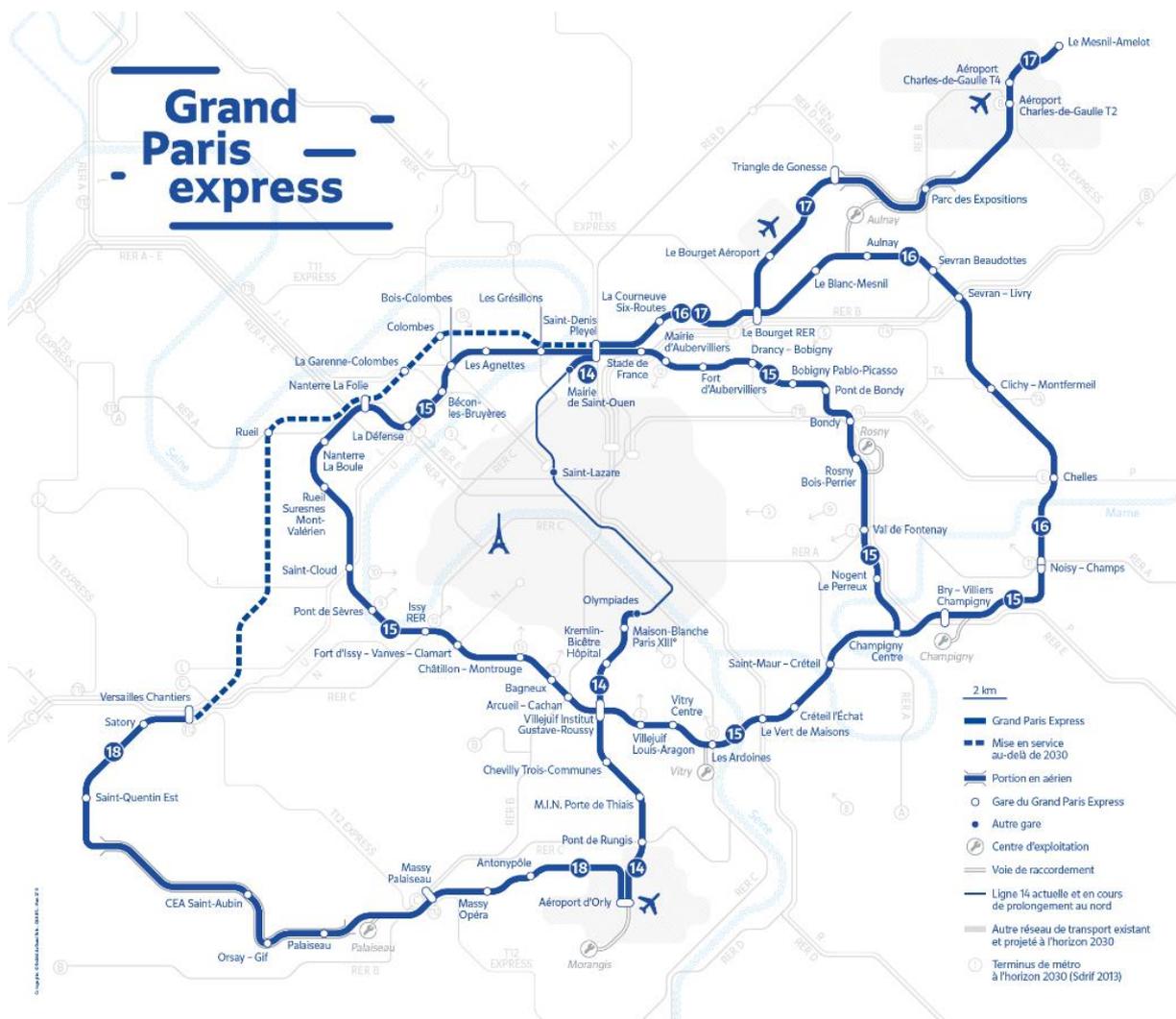
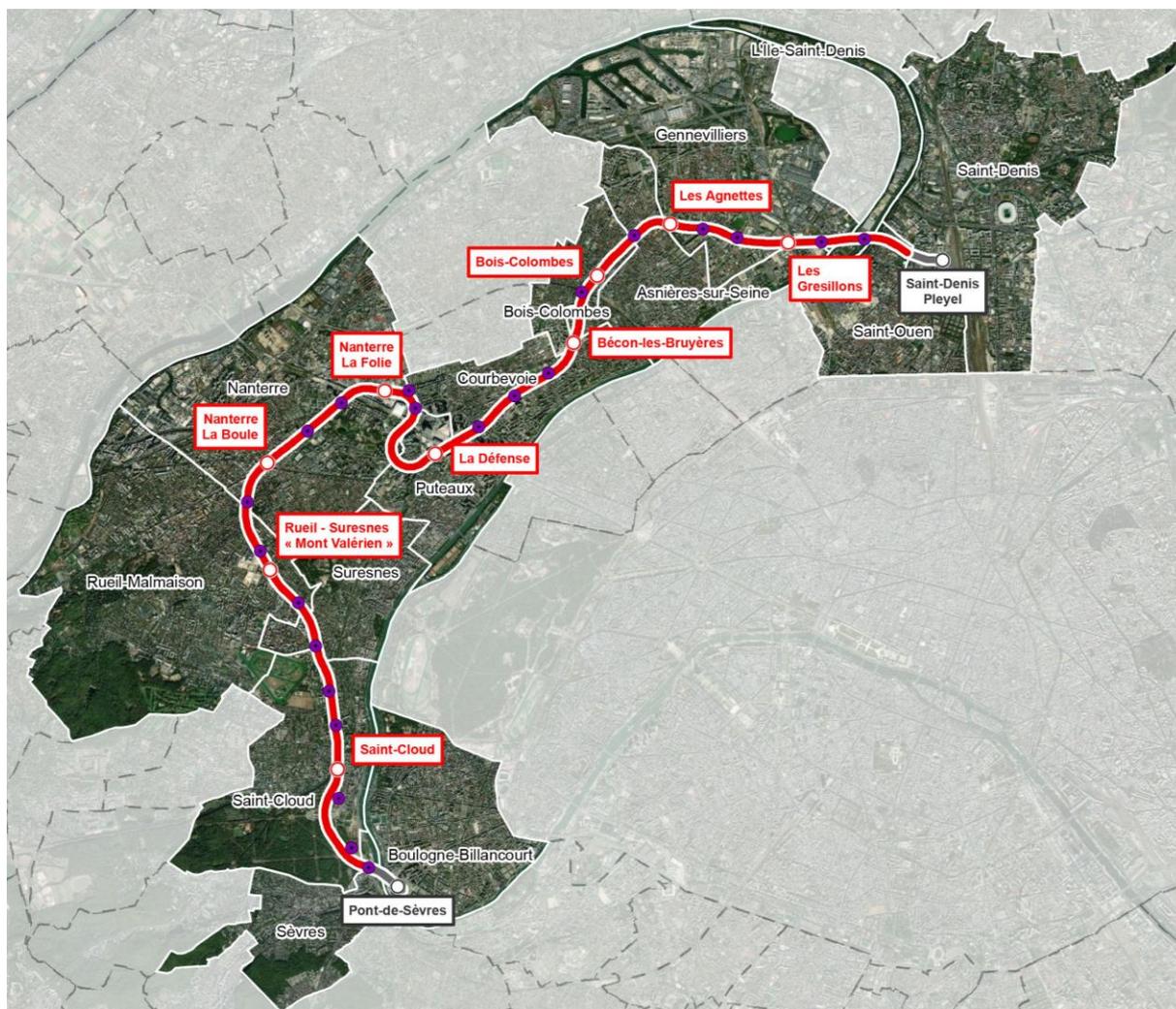


Schéma d'ensemble du Grand Paris Express (Source : SGP, 2018)

La Ligne 15 Ouest reliera la gare Pont de Sèvres à la gare Saint-Denis Pleyel. Cette Ligne, construite entièrement en souterrain, traversera notamment le territoire de la commune de Saint-Cloud.

Elle desservira les gares de :

- Saint-Cloud
- Rueil Suresnes – Mont Valérien
- Nanterre - La Boule
- Nanterre – La Folie
- La Défense
- Bécon Les Bruyères
- Bois-Colombes
- Les Agnettes
- Les Grésillons



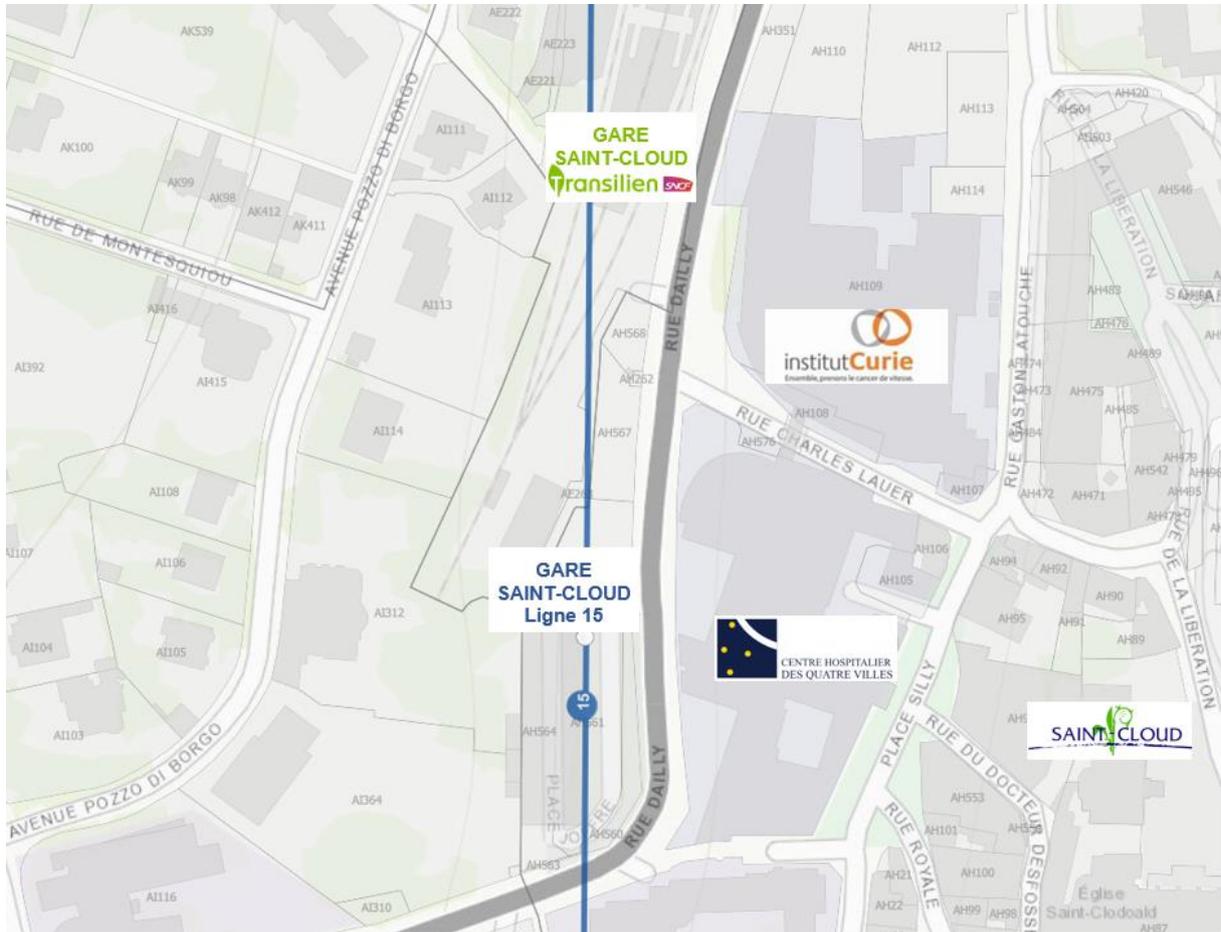
*Les communes concernées par le projet de la Ligne 15 Ouest (Source : SYSTRA, 2020)*

## 2.2. Le projet de gare de Saint-Cloud

La gare « Grand Paris Express » de Saint-Cloud prévue dans le projet de Ligne 15 Ouest s'implantera entre la rue Dailly et le faisceau ferroviaire, face au pôle de santé.

Elle desservira le principal pôle transport de Saint-Cloud, ainsi que le centre René Huguenin et le Centre Hospitalier des Quatre Villes.

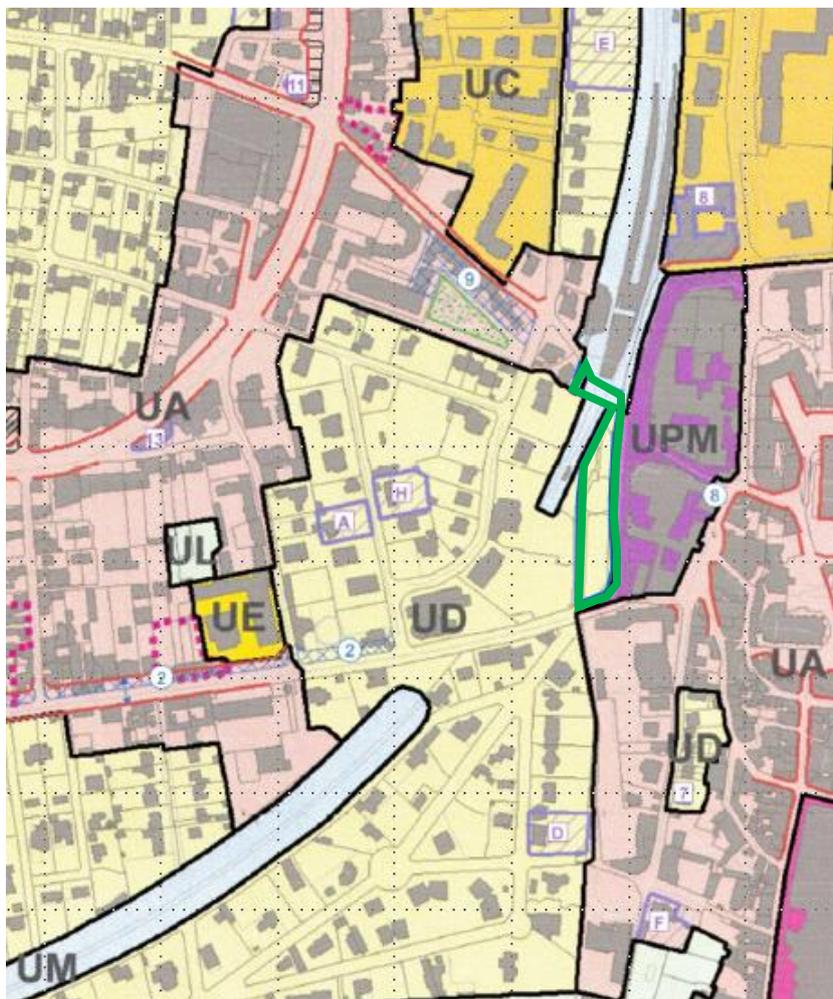
Les accès à la gare seront possibles depuis la rue Dailly et un parvis « Ville basse », situé devant le bâtiment Napoléon III. La future gare offrira une correspondance avec les lignes Transilien L et U, via une passerelle réalisée au-dessus des voies ferrées.



*Localisation de la future gare du Grand Paris Express*

### 3. OBJET ET JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION SIMPLIFIEE DU PLAN LOCAL D'URBANISME

La future gare du Grand Paris Express est localisée en zone UD du PLU. La future passerelle de correspondance se situe à la fois en zone UD et en zone UM, spécifique au réseau ferroviaire, et vient prendre appui sur la parcelle AI112 - avenue Pozzo di Borgo- située en zone UA, pour se raccorder au parvis de la gare Transilien.



*Localisation schématique du projet de la gare du Grand Paris Express et de la passerelle de correspondance sur le plan de zonage communal*

Le projet est conforme aux dispositions du PLU existant, à l'exception de certains points qui justifient la présente procédure de modification simplifiée.

**Les modifications envisagées portent uniquement sur les articles UD 10 et UD 11 du PLU, et ne s'appliquent qu'au cas spécifique du projet du Grand Paris Express.**

Elles concernent, pour le cas particulier de la gare du Grand Paris Express :

- la hauteur de la future gare et de la passerelle de correspondance, celle-ci devant s'élever au-dessus des équipements ferroviaires existants (caténaires, signalisation),
- la réalisation du dernier niveau en attique et la profondeur minimale du dernier niveau en attique, en cas de toiture terrasse.

**Les modifications ont pour objet de :**

- 1. Permettre pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express, dont la future passerelle de correspondance, des hauteurs ne devant pas excéder 18 m ;**
- 2. Permettre aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris de déroger aux règles liées à la réalisation des derniers niveaux en attique en cas de toiture terrasse.**

*NB. Ces modifications ne s'appliquent qu'au projet de la gare de Saint-Cloud et de sa passerelle de correspondance, et non aux autres ouvrages du Grand Paris Express projetés sur le territoire communal, qui ne sont pas localisés en zone UD. Elles ne s'appliquent donc pas à d'autres constructions à destination de bureaux ou de logements.*

Les modifications apportées au PLU auront un effet sur :

- Le rapport de présentation
- Le règlement.

Le projet ne présente pas d'incompatibilité avec les autres pièces du PLU (plan de zonage, liste des emplacements réservés, Orientations d'aménagement et de programmation (OAP), projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ou les annexes du PLU.

**Le texte suivant est ajouté au rapport de présentation :**

Le rapport de présentation est modifié pour expliquer les évolutions apportées au PLU afin de permettre la réalisation du projet modifié de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express.

Cet exposé des motifs vient compléter l'exposé des motifs des changements apportés par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative des travaux nécessaires à la réalisation de la Ligne 15 Ouest du métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité du PLU de Saint-Cloud conformément au décret n° 2022-457 du 30 mars 2022.

A la suite de l'approfondissement des études, il est apparu nécessaire de modifier les articles 10 a) et 11.1 du règlement de la zone UD, en fonction de la logique suivante : les règles de hauteur maximale et de retrait minimum en vigueur sont incompatibles avec les besoins et contraintes propres du projet de la gare de Saint-Cloud du Grand Paris Express et de la future passerelle de correspondance vers la gare Transilien. Il est donc nécessaire de prévoir des dispositions spécifiques pour les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris. Ainsi l'article UD10 est modifié pour préciser la hauteur maximale à respecter par celles-ci et l'article UD11.1 est modifié pour préciser que ses dispositions ne leur sont pas applicables.

**Les tableaux qui suivent exposent les modifications apportées aux articles UD 10 et UD11 (ajouts en vert) ainsi que l'objectif visé par chaque modification.**

**Evolution de l'article UD10. Hauteur maximum des constructions**

Contenu de l'article et modifications proposées (En vert = ajouts)	Justification
<p>a) La hauteur des façades ne doit pas excéder 6 mètres à l'égout du toit en cas de toiture à pente. Dans tous les cas, la hauteur au point le plus haut ne doit pas excéder 9 mètres soit R+1+C ou R+1 et un étage en attique avec un maximum de 3 niveaux. Dans le cas d'un étage en attique, le retrait minimum au droit de deux façades doit être de 2 mètres.</p> <p>b) La hauteur au point le plus haut, des constructions comprises dans le faisceau du cône de vue n° 1 figurant au document graphique est précisée dans les annexes du présent règlement.</p> <p>c) <b>La hauteur au point le plus haut des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne doit pas excéder 18 mètres.</b></p>	<p>Il existe un dénivelé important entre la gare Transilien SNCF située en ville haute et la gare du Grand Paris Express située en ville basse, celles-ci étant séparées par le faisceau ferroviaire.</p> <p>La passerelle de correspondance devra donc être implantée au-dessus du faisceau ferroviaire et de ses équipements (caténares, signalisation, etc.) en tenant compte des contraintes de sécurité et d'accessibilité, à une hauteur qui sera incompatible avec la limite de 9 mètres fixée par l'article UD10.</p> <p>La gare du Grand Paris Express devant accueillir des circulations verticales (escaliers fixes, escaliers mécaniques, ascenseurs) permettant d'accéder à cette passerelle, sa hauteur est également incompatible avec la limite de 9 mètres.</p>

## Evolution de l'article UD11. Aspect extérieur

La modification concerne uniquement l'article 11.1 relatif aux constructions neuves

Contenu de l'article et modifications proposées (En vert = ajouts)	Justification
<p>11.1 Constructions neuves</p> <p>Aucun « style » spécifique n'est imposé. Devront être évitées les architectures simplistes, minimalistes ou trop géométriques. La composition et la volumétrie devront être particulièrement soignées.</p> <p>Toutefois sont vivement déconseillés les pastiches de styles ou modes de construction anachroniques (colonnes, pilastres, frontons, etc.) ou régionalistes.</p> <p>En règle générale, les projets pourront être le reflet de tendances contemporaines, tout en s'inspirant de l'histoire et de la géographie de Saint-Cloud et du contexte environnant.</p> <p>Les façades devront être travaillées et devront être le reflet des fonctions du bâtiment (soubassement, étages, attique, etc.). Des rythmes horizontaux et verticaux devront marquer les différentes hiérarchies et fonctions.</p> <p>Toutes les façades devront être traitées avec le même soin et une qualité de composition équivalente, qu'il s'agisse de façades principales ou secondaires (y compris les pignons aveugles), ou des bâtiments annexes.</p> <p>Les façades commerciales</p> <p>Les façades de locaux commerciaux doivent être conçues en harmonie avec les caractéristiques architecturales de la construction dans laquelle elles sont situées.</p> <p>La hauteur des rez-de-chaussée commerciaux doit être au minimum de 3 mètres.</p> <p>Les créations ou modifications de façades doivent respecter les prescriptions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les percements destinés à recevoir des vitrines doivent s'adapter à l'architecture de la construction concernée ;</li> <li>- Lorsqu'un même commerce est établi sur plusieurs constructions contiguës, les percements de vitrines doivent en respecter les limites séparatives ;</li> <li>- L'utilisation de manière uniforme de teintes vives est proscrite ;</li> <li>- Lorsqu'une façade commerciale existante présente un intérêt patrimonial ou architectural (modénatures, panneaux en bois travaillés, appareillage en pierres, etc.), celle-ci doit être, sauf une impossibilité technique avérée, préservée ou mise en valeur ;</li> <li>- Lorsque le rez-de-chaussée (des constructions nouvelles ou lors d'une modification) doit comporter l'emplacement d'un bandeau destiné à recevoir une enseigne, il doit être séparé de façon visible du premier étage, en s'inspirant des systèmes traditionnels (corniches, retraits, etc.).</li> <li>- Il doit également être proportionné à la taille des locaux, du bâtiment et de la rue.</li> </ul> <p>Le bandeau doit également se limiter au linéaire des vitrines commerciales ;</p>	<p>Le projet n'est pas compatible avec la réalisation d'un dernier étage en attique avec un retrait de 2 mètres tel que prévu par l'article UD11, les émergences de la gare devant notamment accueillir l'ensemble des circulations verticales permettant d'accéder à la passerelle de correspondance, en cohérence avec les flux attendus et les contraintes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.</p>

Contenu de l'article et modifications proposées (En vert = ajouts)	Justification
<p>- Lors de l'installation de rideaux métalliques, les caissons doivent être intégrés dans le gros œuvre et ne pas présenter de saillie en façade. Ces rideaux sont de préférence ajourés.</p> <p>Les extractions nécessaires aux commerces devront respecter la réglementation en vigueur (Code de la construction).</p> <p>Les matériaux et détails d'exécution devront assurer la pérennité des bâtiments.</p> <p>En cas de toiture à pentes, le degré de pente devra être compris entre 30° et 45°</p> <div data-bbox="236 663 531 862"> </div> <div data-bbox="603 667 954 869"> </div> <p>L'implantation des ouvertures de toit doit respecter le rythme des ouvertures en façade. La largeur cumulée des lucarnes ne doit pas excéder 1/3 de la largeur de cette façade.</p> <p>En cas de toiture terrasse : le dernier niveau devra être réalisé en attique avec une profondeur minimale de 2 mètres au droit de deux façades.</p> <p><b>Les règles sur les toitures ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.</b></p> <p>Structure :</p> <p>Sont autorisés les matériaux type pierre, brique, meulière, béton, métal, bois, verre, etc... ;</p> <p>Sont interdits les matériaux légers type « onduline » ou les matériaux de remplissage non enduits.</p> <p>Menuiseries, occultations, clôtures</p> <p>Sont autorisés l'acier, l'aluminium, le bois ;</p>	

La modification du PLU objet de ce dossier n'a pas pour conséquence de changer les orientations du plan d'aménagement et de développement durables (PADD), de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou naturelle ou une protection édictée en raison d'un risque de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisances. En conséquence, cette modification n'entre pas dans le champ d'application de la procédure de révision.

Elle n'a pas pour conséquence de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan, de diminuer les possibilités de construire, de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser. En conséquence, cette modification n'entre pas dans le champ d'application de la procédure de modification dite de droit commun.

La modification envisagée a pour objet de déroger à l'application de quelques règles du PLU de manière spécifique aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris, dont la future passerelle de correspondance. Elle est cohérente avec les orientations du PLU existant. En cela, elle entre bien dans le champ de la modification simplifiée.

## 4. ABSENCE D'EFFETS NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Le décret n°2021-1345 du 13 octobre 2021 pris pour l'application de l'article 40 de la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP) modifie le régime de l'évaluation environnementale de certains plans et programmes régis par le code de l'urbanisme.

Ce décret crée un second dispositif d'examen au cas par cas, dit cas par cas « *ad hoc* », à côté du dispositif existant d'examen au cas par cas réalisé par l'autorité environnementale, dit cas par cas « *de droit commun* ». Le cas par cas « *ad hoc* » a vocation à être mis en œuvre lorsque la personne publique responsable est à l'initiative de l'évolution du document d'urbanisme et qu'elle conclut à l'absence de nécessité de réaliser l'évaluation environnementale.

Dans le cadre de cette procédure, le Président de l'EPT Paris Ouest La Défense s'est positionné sur l'absence de nécessité de réaliser une évaluation environnementale à la suite de l'examen au cas par cas réalisé dans le cadre défini aux articles R. 104-33 et R. 104-37 du Code de l'urbanisme.

**Conformément à cette procédure, l'autorité environnementale a ensuite été saisie par le Président de l'EPT Paris Ouest La Défense d'une demande d'avis conforme le 26 avril 2023.**

Par un avis conforme n° AKIF-2023-068 en date du 01/06/2023 (Annexe 1), la Mission régionale d'autorité environnementale a considéré, au vu de l'ensemble des informations fournies par la personne publique responsable et des connaissances disponibles à la date du présent avis, que la modification simplifiée n° 2 du PLU de Saint-Cloud n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

**La modification simplifiée n°2 du PLU de Saint-Cloud n'étant pas de nature à avoir un impact notable sur l'environnement, celle-ci ne nécessite pas d'être soumise à évaluation environnementale.**