

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



# DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

TRONÇON PONT-DE-SÈVRES < > NOISY – CHAMPS (LIGNE ROUGE - 15 SUD)

PIÈCE 1.1.4

Mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de **Vanves**



# Sommaire

<b>1</b>	<b>Préambule</b>	<b>5</b>		
<b>2</b>	<b>Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme</b>	<b>9</b>		
2.1	La mise en compatibilité	11		
2.1.1	Définition	11		
2.1.2	Champ d'application	11		
2.1.3	Objet	11		
2.2	Le déroulement de la procédure	11		
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12		
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	12		
2.4.1	Article L. 123-16	12		
2.4.2	Article R. 123-23	13		
2.4.3	Autres dispositions	13		
2.5	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité	13		
<b>3</b>	<b>Présentation générale du projet et de son contexte</b>	<b>15</b>		
3.1	Le contexte administratif du projet	17		
3.1.1	Généralités	17		
3.1.2	État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département des Hauts-de-Seine	17		
3.2	Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique	17		
3.2.1	Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres	19		
3.2.2	Présentation technique du projet	19		
3.2.3	Présentation du projet sur la ville de Vanves	20		
<b>4</b>	<b>Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune</b>	<b>23</b>		
4.1	Les documents supra-communaux	25		
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)	25		
4.1.2	Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	25		
4.2	Le PLU en vigueur	25		
4.2.1	Le plan de zonage : la zone traversée	25		
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	25		
4.2.3	Les contraintes réglementaires	25		
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	25		
4.2.5	Les Orientations Particulières d'Aménagement	27		
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	27		
4.3.1	Les principes retenus pour la mise en compatibilité	27		
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	27		
4.3.3	Evolutions du règlement induites par le projet	28		
<b>5</b>	<b>Extraits des documents d'urbanisme de la commune</b>	<b>31</b>		
	A1. Extrait du rapport de présentation en vigueur			
	A2. Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité			
	B1. Extrait du règlement en vigueur			
	B2. Extrait du règlement mis en compatibilité			



## **1 Preamble**



**Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de VANVES, dans les Hauts-de-Seine, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon n°1 - Noisy-Champs - Pont de Sèvres du réseau de transport public du Grand Paris dont une section souterraine traverse le territoire communal.**

**Le Maître d'Ouvrage du projet est la Société du Grand Paris. Cet établissement public, créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, « a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation ».**

**Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public du 1<sup>er</sup> octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).**

**Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune de VANVES ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.**

**En effet, la ville de VANVES est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011.**

Ce document n'a ensuite fait l'objet d'aucune évolution.

Ainsi, le document d'urbanisme de VANVES ayant été institué après l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU) modifiée notamment par loi du 12 juillet 2010, portant « Engagement National pour l'Environnement », instituant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), son contenu est régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme.

La ville de VANVES fait partie également du périmètre de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Coteaux et du Val de Seine, approuvé le 26 novembre 2009.

Par ailleurs, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 1994 est un document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L 141-1 du code de l'urbanisme.

**Nota :** Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à des réunions d'examen conjoint en octobre 2012 (PV joints en annexe).

Postérieurement à la tenue de cette réunion, le PLU de la commune de Vanves n'a fait l'objet d'aucune évolution. Ainsi, les dispositions prévues par la présente procédure de mise en compatibilité demeurent inchangées.

La prise en compte de certaines évolutions des textes relatifs aux procédures de mise en compatibilité a donné lieu à des ajustements et à des mises à jour du dossier.

Afin d'assurer la traçabilité des ajustements apportés au présent dossier, les compléments ou mises à jour survenus après la réunion d'examen conjoint ont été insérés en **bleu**. Les ajustements liés aux échanges survenus lors des réunions d'examen conjoint sont présentés comme tels et sont évoqués dans les PV des réunions.



## **2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme**



## 2.1 La mise en compatibilité

### 2.1.1 Définition

Conformément à l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

### 2.1.2 Champ d'application

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes ou EPCI concernés dès lors qu'ils sont dotés d'un tel document.

Au vu des textes<sup>1</sup>, compte tenu de la nature du projet, et quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, **la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'Etat.**

Le Préfet de Région appréciera, sur la base d'un dossier transmis par la Société du Grand Paris, d'une part l'utilité publique du projet et d'autre part, la compatibilité des dispositions du document d'urbanisme avec l'opération.

C'est sous sa responsabilité que sera conduite la procédure.

### 2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville de VANVES. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

Plus précisément, elle concerne :

- **La section courante de l'infrastructure en souterrain** : les tunnels de 10 m de diamètre environ mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance.
- Les emprises des gares :
  - Les **gares souterraines** dont les dimensions sont de 125 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.

- Les **émergences des gares** : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des locaux techniques et de services.

- Les **ouvrages techniques annexes** tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.

- Les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public du Grand Paris : les **sites de maintenance et de remisage** pour le matériel roulant (SMR) et les **sites de maintenance des infrastructures** (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

## 2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

### 1 - L'examen du dossier par le préfet

*Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLU approuvé de la ville de VANVES. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération.*

### 2 - L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

*Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville de VANVES avec la Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet d'un examen conjoint de :*

- L'Etat.
- La Commune.
- L'EPCI chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).
- L'EPCI compétent en matière de Programme Local de l'Habitat.
- L'Autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains.
- La Région.
- Le Département.
- Les Chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

*Sont également consultées pour avis à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.*

*Cet examen conjoint se traduira par l'organisation d'une réunion ad hoc à l'initiative de l'Etat.*

<sup>1</sup> Notamment l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de la loi relative au Grand Paris disposant que « les enquêtes publiques portant sur les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont ouvertes et organisées par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France ».

### 3 - L'enquête publique conjointe

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la ville de VANVES.

### 4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville de VANVES avec la Déclaration d'Utilité Publique est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

### 5 - La Déclaration d'Utilité Publique

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU. Le document d'urbanisme est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

## 2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
  - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique, de l'infrastructure des sites de maintenance et des ouvrages annexes, exploitation) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
  - Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter la description du projet. Présentation de la version initiale du document en vigueur et de la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

Les autres pièces de ces documents d'urbanisme ne nécessitent pas d'évolution.

## 2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

S'agissant des POS et PLU, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux **articles L. 123-16 et R. 123-23 du Code de l'Urbanisme**.

### 2.4.1 Article L. 123-16

La déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- a) L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- b) L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L. 121-4, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsqu'elle est prise par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent. Lorsqu'elle est prise par une autre personne publique, elle ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, en cas de désaccord, par arrêté préfectoral.

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.

**L'ordonnance n 2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme a modifié le contenu de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme qui est à présent repris aux articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme. Les dispositions de cette ordonnance sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013.**

**L'article 19 de cette ordonnance – qui précise les cas où les dispositions antérieures demeurent applicables – ne mentionne pas le cas d'une mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une demande de DUP. L'ordonnance du 5 janvier 2012 est donc applicable à la présente procédure. Cette dernière respecte les exigences posées par les nouveaux textes issus de l'ordonnance précitée.**

### 2.4.2 Article R. 123-23

(devenu l'article R. 123-23-1 à la suite du décret n°2013-142 du 14 février 2013 pris pour l'application de l'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012)

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.

L'examen conjoint prévu au b de l'article L. 123-16 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande au préfet.

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par les articles R. 11-14-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

### 2.4.3 Autres dispositions

Le contenu du dossier de mise en compatibilité des POS et PLU répond aux précisions apportées par la circulaire n°87-64 du 21 juillet 1987.

## 2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

Les dossiers de mise en compatibilité doivent faire état des incidences sur l'environnement des modifications apportées aux documents d'urbanisme pour permettre la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.

Dans la presque totalité des cas, les évolutions apportées concernent des règles de zones urbaines déjà densément bâties. Après un examen attentif, les incidences sur l'environnement de ces évolutions ont été considérées comme nulles.

Dans un certain nombre de communes, le projet traverse des zones dédiées à la protection d'espaces naturels ou paysagers dans les documents d'urbanisme (zones N des PLU ou ND des POS). Dans la plupart des cas, le projet traverse en souterrain ces zones et les évolutions réglementaires n'ont pour objet que d'autoriser des ouvrages techniques annexes dont l'emprise ayant une emprise au sol de taille réduite. Ces ouvrages ne remettant pas en question la vocation de ces zones, les incidences sont très faibles et ont été évoquées comme telles dans les dossiers.

Enfin, pour trois communes (Cachan, Villejuif et Vitry), la sensibilité particulière de la zone traversée et/ou la nature des évolutions apportées au document d'urbanisme ont conduit à analyser plus finement la nature des incidences pour s'assurer qu'elles restaient bien limitées et ne remettaient donc pas en cause le caractère de la zone. Les analyses effectuées indiquent clairement que les incidences sont limitées.

Dans tous ces différents cas, une évaluation environnementale des dossiers de mise en compatibilité n'était pas nécessaire, les critères posés par l'article R. 121-16 du code de l'urbanisme dans sa rédaction résultant du décret du 18 juin 2009 (rédaction applicable à la présente procédure) n'étant pas remplis.



### **3 Présentation générale du projet et de son contexte**



### 3.1 Le contexte administratif du projet

#### 3.1.1 Généralités

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur le tracé Champs-sur-Marne / Sèvres, traverse **21 communes**, toutes dotées d'un POS ou PLU, 19 d'entre eux nécessitant une mise en compatibilité.

La répartition des communes dont les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité par département est, d'Est en Ouest :

- Département de la Seine-et-Marne (77) : 1 commune dotée d'un POS et 1 Plan d'Aménagement de Zone (PAZ).
- Département de la Seine-Saint-Denis (93) : 1 commune dotée d'un PLU.
- Département du Val-de-Marne (94) : 9 communes (3 POS et 6 PLU), le PLU de Joinville-le-Pont étant compatible avec le projet et 1 Plan d'Aménagement de Zone (PAZ).
- Département des Hauts-de-Seine (92) : 8 communes (1 POS et 7 PLU), le PLU de Montrouge étant compatible avec le projet.

Par ailleurs, la commune de Champs-sur-Marne (77) est également couverte par le **Schéma Directeur Local du Val Maubuée**. De même, les communes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Sèvres et Vanves (92) sont couvertes par le **SCoT des Coteaux et du Val de Seine**.

Enfin, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 1994 est un document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L 141-1 du code de l'urbanisme.

#### 3.1.2 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département des Hauts-de-Seine

**Dans le département des Hauts-de-Seine, 9 communes sont concernées par le projet.**

Sur ces 9 communes dotées d'un document d'urbanisme en vigueur, huit communes possèdent un Plan Local d'Urbanisme (PLU), conforme aux nouvelles dispositions du Code de l'Urbanisme.

Seul le PLU de Montrouge n'a pas lieu à être mis en compatibilité, ses dispositions ne s'opposant pas à la réalisation du projet.

Une commune est régie par un Plan d'Occupation des Sols, dont le contenu reste applicable selon les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme dans sa rédaction antérieure à la loi SRU du 13 décembre 2000.

On rappellera que Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Sèvres et Vanves sont couvertes par le SCoT des Coteaux et du Val de Seine.

### 3.2 Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique

Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes nouvelles exploitées en mode métro automatique, et comprend :

- le réseau de transport public du Grand Paris, représenté par les **lignes rouge, bleue et verte** (environ 165 km de ligne) : le réseau de transport public du Grand Paris est sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris ;
- la **ligne orange** (environ 40 km), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Le programme répond aux objectifs suivants :

- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;
- favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Le réseau Grand Paris Express est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération.

Le programme comprend les liaisons suivantes :

#### **Une ligne rouge Le Bourget – Villejuif – La Défense – Le Mesnil-Amelot :**

La ligne rouge constitue une nouvelle ligne structurante, principalement en rocade, qui dessert directement les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis, ainsi que l'ouest de la Seine-et-Marne. Elle assure ainsi des déplacements de banlieue à banlieue efficace, sans avoir à transiter par le centre de Paris.

La ligne rouge est constituée des principales liaisons fonctionnelles suivantes :

- une liaison de rocade desservant les secteurs denses de proche couronne dans le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine et le nord de la Seine-Saint-Denis, et permettant le désenclavement de territoires tels que ceux situés à l'est de la Seine-Saint-Denis ;
- au nord-est, une liaison assurant notamment la desserte des plates-formes aéroportuaires et des bassins d'emplois de Roissy et du Bourget, pour les relier efficacement aux grands pôles d'activité de la Plaine Saint-Denis et du territoire nord des Hauts-de-Seine, ainsi qu'au quartier d'affaires de La Défense.

La ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris est en correspondance avec l'ensemble des lignes ferroviaires radiales qu'elle croise, assurant ainsi l'accès direct des quatre départements de Grande Couronne au réseau du Grand Paris. La ligne rouge a une longueur totale d'environ 100 km.

#### **Une ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel :**

La ligne bleue assure la liaison entre Paris, le pôle de Saint-Denis Pleyel au nord et la plate-forme d'Orly au sud. Elle est en correspondance avec les autres lignes du réseau de transport public du Grand Paris à Saint-Denis Pleyel, Villejuif et Orly. La ligne bleue reprend l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro dans Paris (Saint-Lazare – Olympiades), ainsi que de son prolongement jusqu'à la mairie de Saint-Ouen, réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de la RATP.

La portion de ligne bleue incluse dans le programme compte 15 kilomètres, et correspond aux sections Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel et Olympiades – Orly. Au total, la ligne bleue aura une longueur totale de près de 30 kilomètres, dont environ 9 kilomètres correspondent à la ligne 14 actuellement exploitée.

#### **Une ligne verte Orly – Versailles – Nanterre :**

La ligne verte assure la desserte des pôles scientifiques et technologiques du plateau de Saclay ainsi que des grands bassins d'habitat et d'emploi des Yvelines et de l'Essonne, reliés aux principaux pôles de transport de l'ouest et du sud parisiens. Elle doit améliorer de manière significative l'accessibilité d'un territoire ayant vocation à devenir l'un des secteurs-clés du Grand Paris en matière de recherche et de développement.

Dans un premier temps, la ligne verte relie la plateforme d'Orly, à l'est, aux territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles, au nord-ouest du plateau de Saclay. La ligne verte possède alors une longueur totale d'environ 35 kilomètres.

Ultérieurement, la ligne verte sera prolongée au nord en direction de Rueil-Malmaison et Nanterre, de manière à offrir une liaison de rocade performante en moyenne couronne pour le sud, l'ouest et le nord-ouest parisiens. Dans sa configuration Orly – Versailles – Nanterre, la ligne verte aura une longueur totale d'environ 50 kilomètres.

#### **Une ligne orange Nanterre – Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs / Champigny-sur-Marne :**

La ligne orange relie la Plaine Saint-Denis à la Cité Descartes (gare « Noisy-Champs ») et à Champigny-sur-Marne. Elle dessert notamment le centre et le sud de la Seine-Saint-Denis (ville préfecture de Bobigny, secteur à potentiel de Neuilly-sur-Marne), ainsi que le nord-est du Val-de-Marne, en particulier le pôle d'activité de Val de Fontenay. Dans cette configuration, la ligne orange possède une longueur totale d'environ 30 kilomètres.

Au nord-ouest de Paris, la ligne orange pourra être prolongée jusqu'à Nanterre en desservant notamment Colombes et La Garenne-Colombes. Dans sa configuration Nanterre – Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs / Champigny-sur-Marne, la ligne orange aura une longueur totale d'environ 40 kilomètres.

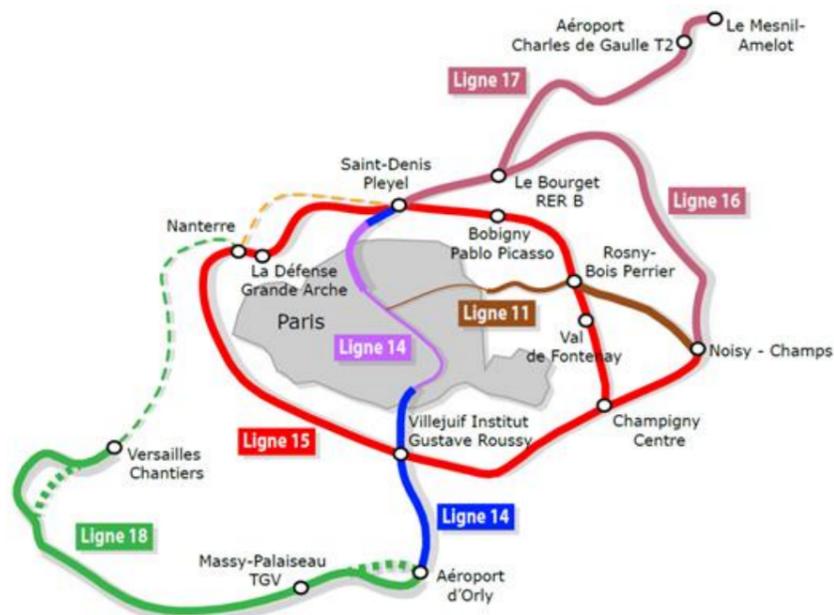
Les deux maîtres d'ouvrage, Société du Grand Paris et STIF, favorisent les choix de conception de nature à préserver l'avenir et à autoriser des évolutions dans la structure d'exploitation du réseau. Ces choix de conception amènent à identifier des dispositions dites d'« interopérabilité », qui concernent à la fois les caractéristiques techniques transversales au réseau et celles des ouvrages spécifiques (tunnels et gares) aux points de jonction entre les différentes sections du réseau Grand Paris Express. Ainsi, par exemple, des lignes en correspondance pourraient ne former qu'une seule ligne après recomposition.

Le programme de l'opération comprend 57 gares situées sur les lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris ; cinq de ces gares sont inscrites au programme de l'opération à titre conservatoire (Aéroport Charles de Gaulle T4, La Courneuve, Nanterre La Boule, Chevilly Trois Communes et Maison-Blanche - Paris XIII). Sur la ligne orange, 19 gares sont envisagées, dont 4 en connexion avec le réseau de transport public du Grand Paris (Nanterre La Folie, Saint-Denis Pleyel, Champigny Centre, Noisy-Champs).

La taille du nouveau réseau impose par ailleurs de disposer de plusieurs installations de maintenance, dédiées à une ligne ou une portion de ligne. Les installations nécessaires sont de trois types :

- sites de maintenance et de remisage des trains (SMR) : ces sites assurent la maintenance en atelier du parc de matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement d'organes) ainsi que le lavage et le remisage des trains. Ils peuvent également accueillir des fonctions rattachées à l'exploitation des lignes (poste de commandement centralisé, encadrement opérationnel de la ligne, ...) ;
- centres de dépannage rapide des trains (CDR) : ces centres, situés en extrémité de ligne lorsque le SMR est éloigné géographiquement, permettent de réaliser les dépannages rapides des trains sans perte de temps due aux trajets des trains jusqu'au SMR ;
- sites de maintenance des infrastructures (SMI) : ces sites assurent les besoins de maintenance patrimoniale des voies et des équipements fixes du système de transport – traction, basse tension, signalisation, automatismes de conduite, courants faibles, équipements électromécaniques. Ils peuvent le cas échéant être regroupés avec les sites de maintenance et de remisage des trains.

En 2012, en perspective du lancement de la phase opérationnelle du projet, le gouvernement a souhaité préciser le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du Grand Paris Express. Les travaux menés dans cette perspective ont permis d'établir des orientations et d'arrêter des décisions partagées sur la définition des projets (relevant à la fois du Grand Paris Express ainsi que de la modernisation et de l'extension du réseau existant), leur calendrier, leur financement et leur mise en œuvre. Ces orientations ont été présentées le 6 mars 2013 par le Premier ministre sous l'appellation « Le Nouveau Grand Paris ». Ces éléments, sans incidences sur la présente procédure de mise en compatibilité, sont détaillés dans la pièce C du dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique (chapitre C2, titre 2.4.2 ; chapitre C3, titre 2.2).



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

### 3.2.1 Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres

Compte tenu de l'ampleur du programme d'ensemble et de son étendue géographique, le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (lignes bleue, rouge et verte) donnera lieu à plusieurs déclarations d'utilité publique et fait ainsi l'objet de plusieurs enquêtes publiques préalables. Chaque enquête porte sur une section spécifique du réseau, correspondant à un « tronçon » de ligne autonome, cohérent en termes d'organisation des travaux.

Le premier tronçon du réseau relie 16 gares, de Noisy-Champs à Pont de Sèvres. Le projet représente environ 35 km de ligne nouvelle, insérés en souterrain. D'ouest en est, les gares du projet sont présentées dans le tableau suivant :

Les 16 gares du projet
Noisy - Champs
Bry - Villiers - Champigny
Champigny Centre
Saint-Maur - Créteil
Créteil L'Echat
Le Vert de Maisons
Les Ardoines
Vitry Centre
Villejuif Louis Aragon
Villejuif Institut Gustave Roussy
Arcueil - Cachan
Bagneux M4
Châtillon - Montrouge
Fort d'Issy - Vanves - Clamart
Issy RER
Pont de Sèvres

Onze de ces gares sont en correspondance avec le réseau lourd actuel de transport en commun ; à terme, la totalité des gares du tronçon sera en correspondance avec le réseau lourd de transport en commun, ou bien avec une ligne de surface structurante.

Le projet doit être exploité avec un métro automatique de grande capacité : trains d'une largeur d'au moins 2,80 mètres et d'une longueur de 120 mètres, sur roulement fer, avec une capacité d'au moins 1 000 places par rame.

Le projet prévoit également la création d'un site de maintenance des infrastructures à Vitry-sur-Seine, ainsi que d'un site de maintenance et de remisage des trains et d'un poste de commandement centralisé à Champigny-sur-Marne.

A la réalisation du tunnel, des nouvelles gares et des sites de maintenance, s'ajoute la réalisation des ouvrages de service nécessaires au bon fonctionnement de la ligne. Ces ouvrages, répartis le long du tracé, permettent l'accès des services de secours, la ventilation de l'ensemble des ouvrages souterrains, la récupération et l'évacuation des eaux d'infiltration (ouvrages d'épuisement), ainsi que l'alimentation en électricité de la ligne et des équipements du tunnel, des gares et des ouvrages annexes.

### 3.2.2 Présentation technique du projet

#### 3.2.2.1 Le tunnel

La section courante du tunnel ferroviaire permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation. Sa géométrie est limitée par différentes contraintes :

- les possibilités techniques de déplacement du tunnelier (la majorité du tunnel étant creusée au tunnelier),
- les contraintes de tracé imposées par la circulation du matériel roulant,
- les contraintes imposées par la recherche du confort des usagers.

Le tunnel se situe à des profondeurs variables : le niveau de rail évolue entre 15 mètres et 55 mètres environ sous le niveau du terrain naturel. Le tunnel a un diamètre extérieur de 10 mètres environ.

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage et le démontage des tunneliers en vue du creusement du tunnel. Leur profondeur peut varier de 20 à 40 mètres selon l'altimétrie du tunnel.

Les puits peuvent utiliser les emprises d'une future gare ou d'un futur ouvrage de service et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages. Cependant, il est parfois nécessaire d'implanter ces puits sur des emprises spécifiques.

Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage. Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation du tunnel sur une section prédéfinie : le puits d'entrée sert durant cette phase à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie.

Dix puits de tunneliers sont aménagés pour la réalisation du tronçon Noisy-Champs - Pont de Sèvres.

### 3.2.2.2 Les gares

Les gares se composent de deux parties :

1. La partie souterraine de la gare (la station) dont les dimensions sont de 125 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators permettant d'accéder à la partie émergente de la gare (le bâtiment voyageur), les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services nécessaires au fonctionnement du réseau.

2. La partie émergente de la gare qui constitue le bâtiment voyageur dont les dimensions varient entre 200 m<sup>2</sup> et 2 000 m<sup>2</sup> selon l'importance de la gare en matière de flux voyageurs et le contexte urbain existant et/ou futur.

Le bâtiment voyageur permet l'accueil des voyageurs, organise l'accessibilité aux quais et peut accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris. Des locaux techniques et de services, des postes de redressement nécessaires au fonctionnement du réseau sont également implantés au sein du bâtiment voyageur.

Le bâtiment voyageur intégrera des locaux destinés au stationnement vélos, le nombre de places devant être estimé en fonction des besoins avérés de chaque gare. Les places de stationnement pour les véhicules ou deux roues motorisés, répondant aux besoins avérés de chaque gare, seront réalisées à proximité du bâtiment voyageur, en tenant compte du contexte urbain propre à chaque site.

Enfin, le bâtiment voyageur donnera sur un espace public (parvis ou place) dont le dimensionnement et les caractéristiques dépendront de l'environnement urbain existant et/ou futur de chaque site. Aucun espace privatif extérieur n'est à intégrer au programme type du bâtiment voyageur.

C'est pourquoi les dispositions règlementaires définissant l'implantation du bâtiment voyageur dans la parcelle devront, le cas échéant, évoluer de manière à réussir la meilleure intégration possible de l'équipement dans son environnement urbain.

### 3.2.2.3 Les ouvrages techniques annexes

Il s'agit des puits de ventilation, des accès pompiers, des accès aux ouvrages d'épuisement, des postes de redressement et de tout autre élément technique indispensable au fonctionnement du réseau. Ces ouvrages, sans élévation par rapport au niveau du sol, à l'exception des postes de redressement, seront implantés le plus souvent sur des espaces publics. Ils ne nécessitent pour leur fonctionnement d'aucune emprise extérieure privative complémentaire.

La réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 mètres entre deux puits d'accès aux secours, ou entre un puits d'accès aux secours et une gare. Il s'agit d'ouvrages situés préférentiellement sur la voirie publique et raccordés au tunnel. Ces accès représentent une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs des puits ont une profondeur supérieure à 30 mètres, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard. Entre deux gares, les ouvrages d'accès aux secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont en règle générale mutualisés. Les grilles de rejet des fumées occupent une surface au sol pouvant varier entre 20 m<sup>2</sup> et 40 m<sup>2</sup>.

- Les postes de ventilation seront réalisés tous les 800 mètres environ et représenteront une emprise au sol d'environ 50 mètres carrés. Ces postes de ventilation seront soit intégrés aux gares, soit réalisés en souterrain avec installation de grilles au sol.
- Les accès pompiers devront être réalisés au minimum tous les 800 mètres également. Il s'agit d'ouvrages situés préférentiellement sur la voirie publique et raccordés au tunnel. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés.

- Les accès aux ouvrages d'épuisement<sup>2</sup> devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés, sans élévation par rapport au niveau du sol.
- Les postes de redressement<sup>3</sup> seront réalisés tous les 2 kilomètres environ. Ils seront situés préférentiellement à l'intérieur des gares et sur le domaine public et pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1) jusqu'à 150 mètres carrés d'emprise au sol.

### 3.2.2.4 Les sites industriels

Le projet prévoit la création de deux sites industriels, l'un consacré à la maintenance et au remisage du matériel roulant (sur la commune de Champigny-sur-Marne), l'autre à la maintenance des infrastructures (sur la commune de Vitry-sur-Seine).

Le site de Champigny-sur-Marne a pour fonction d'assurer une partie des activités de maintenance courante, de maintenance renforcée, de nettoyage et de remisage des rames du réseau Grand Paris Express ; il accueille également des espaces de commandement et de contrôle de l'exploitation, avec l'aménagement d'un poste de commandement centralisé. Ces équipements, construits dans le cadre de la réalisation du tronçon Noisy-Champs – Pont de Sèvres, sont dimensionnés pour pouvoir prendre en charge d'autres sections constitutives du réseau Grand Paris Express.

Le site de Vitry-sur-Seine a pour fonction d'assurer l'entretien de l'ensemble des infrastructures de la ligne de métro. Les équipements qui lui sont associés permettent de garantir la maintenance des voies, du système d'alimentation électrique ainsi que des équipements liés aux systèmes, aux gares et aux ouvrages d'art.

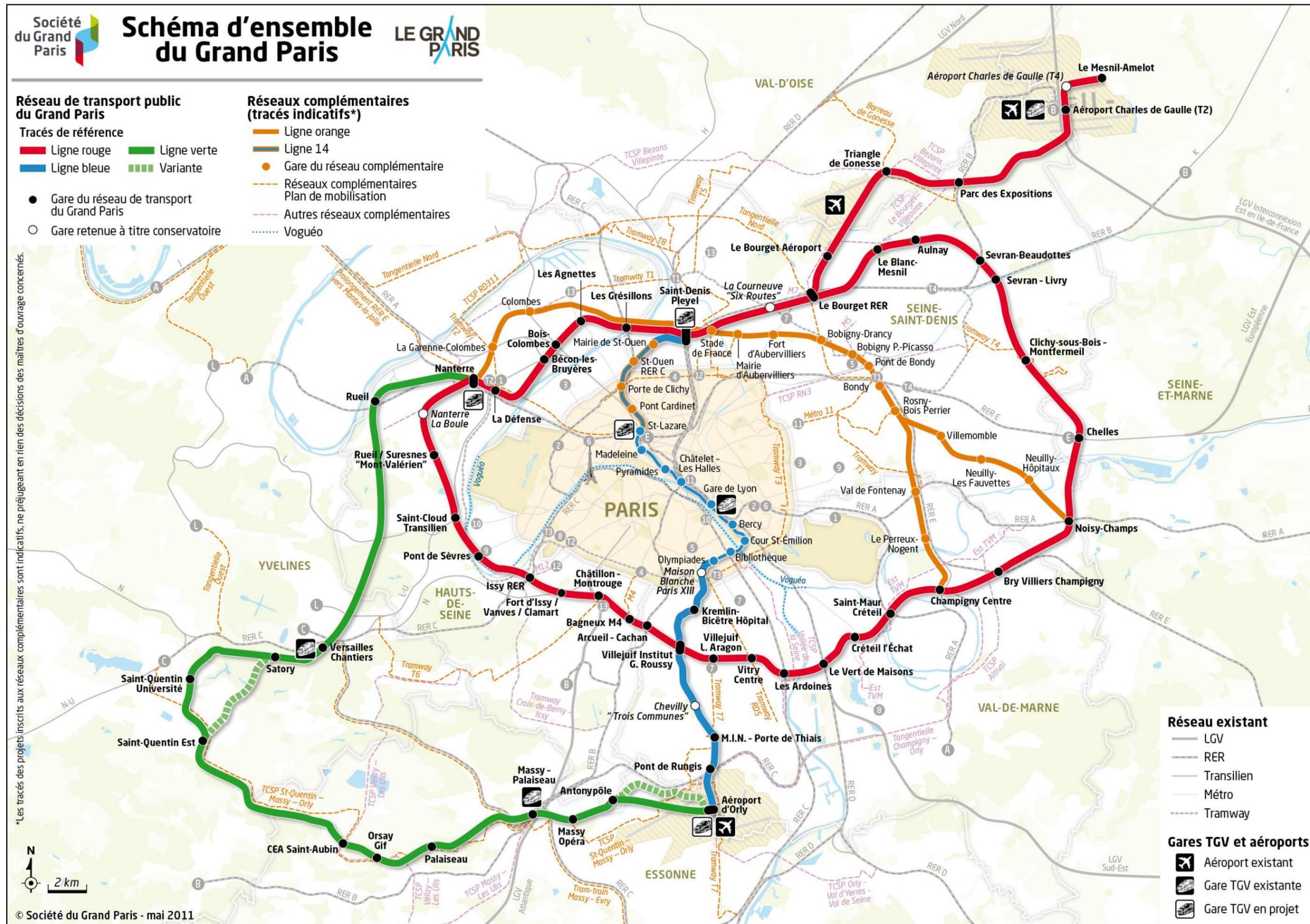
## 3.2.3 Présentation du projet sur la ville de Vanves

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris tangente l'extrême Sud-Ouest du territoire communal de VANVES sur une quarantaine de mètres environ, à l'intersection de la rue du Clos Montholon et de l'avenue du Général de Gaulle.

La commune est concernée à la fois par une section de l'infrastructure souterraine courante ainsi que par une partie des emprises souterraines de la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart ».

<sup>2</sup> Un poste, ou ouvrage d'épuisement est destiné à recueillir les eaux d'infiltration du tunnel pour les rejeter dans le réseau d'assainissement local, c'est le point le plus bas du tracé.

<sup>3</sup> Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fourni par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.



Le programme : le réseau Grand Paris Express



## **4 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune**



## 4.1 Les documents supra-communaux

### 4.1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé par décret le 26 avril 1994, s'applique sur le territoire communal.

Rappelons que celui-ci a été mis en révision conformément au décret du 31 août 2005. La procédure a abouti à un projet adopté par le conseil Régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008, qui n'a toutefois pas fait l'objet d'un décret d'approbation en conseil d'Etat.

**Le SDRIF de 1994 demeure donc le document de référence réglementaire dans les conditions fixées par l'article L 141-1 du code de l'urbanisme.**

Sur la commune, les dispositions du SDRIF sont compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

### 4.1.2 Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

La ville de VANVES fait partie du périmètre du **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Coteaux et du Val de Seine**, approuvé le 26 novembre 2009.

Sur la commune, les dispositions du SCoT sont compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

**Enfin, les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité du PLU ne remettent pas en cause la compatibilité de ce dernier avec le SCoT.**

## 4.2 Le PLU en vigueur

### 4.2.1 Le plan de zonage : la zone traversée

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de VANVES sur une quarantaine de mètres au niveau de la pointe Sud-Ouest de la commune.

Rappelons que le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- Par une section de l'infrastructure courante de transport en tunnel.
- Par une partie des emprises de la gare souterraine Fort d'Issy-Vanves-Clamart.

Le projet traverse une seule zone du PLU de la ville de VANVES : le secteur UDa de la zone UD.

Cette zone est traversée de manière très ponctuelle à l'intersection de la rue du Clos Montholon et de l'avenue du Général de Gaulle.

Le Règlement d'Urbanisme précise que « **la zone UD correspond aux secteurs destinés principalement aux habitations de type petits collectifs et pavillonnaire.** En complément de l'habitat, des activités ponctuelles telles commerces, artisanat, services et équipements collectifs sont présentes ». Le secteur UDa correspond à un tissu urbain plus aéré et une trame parcellaire spécifique.

### 4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

**Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé ni aucun Espace Boisé Classé.**

### 4.2.3 Les contraintes réglementaires

#### 4.2.3.1 Les servitudes d'utilité publique

**La portion du territoire impactée par le projet de réseau de transport public du Grand Paris est concernée par la zone de protection radioélectrique autour de la station de Fort de Vanves.**

#### 4.2.3.2 Les autres contraintes réglementaires

La portion du territoire traversée par le projet de réseau de transport public du Grand Paris est concernée par **le classement acoustique des infrastructures de transports terrestres prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit (en application de la loi bruit du 31 décembre 1992).**

**Le projet de réseau de transport public du Grand Paris n'est cependant pas remis en cause et prendra en compte la législation applicable.**

### 4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

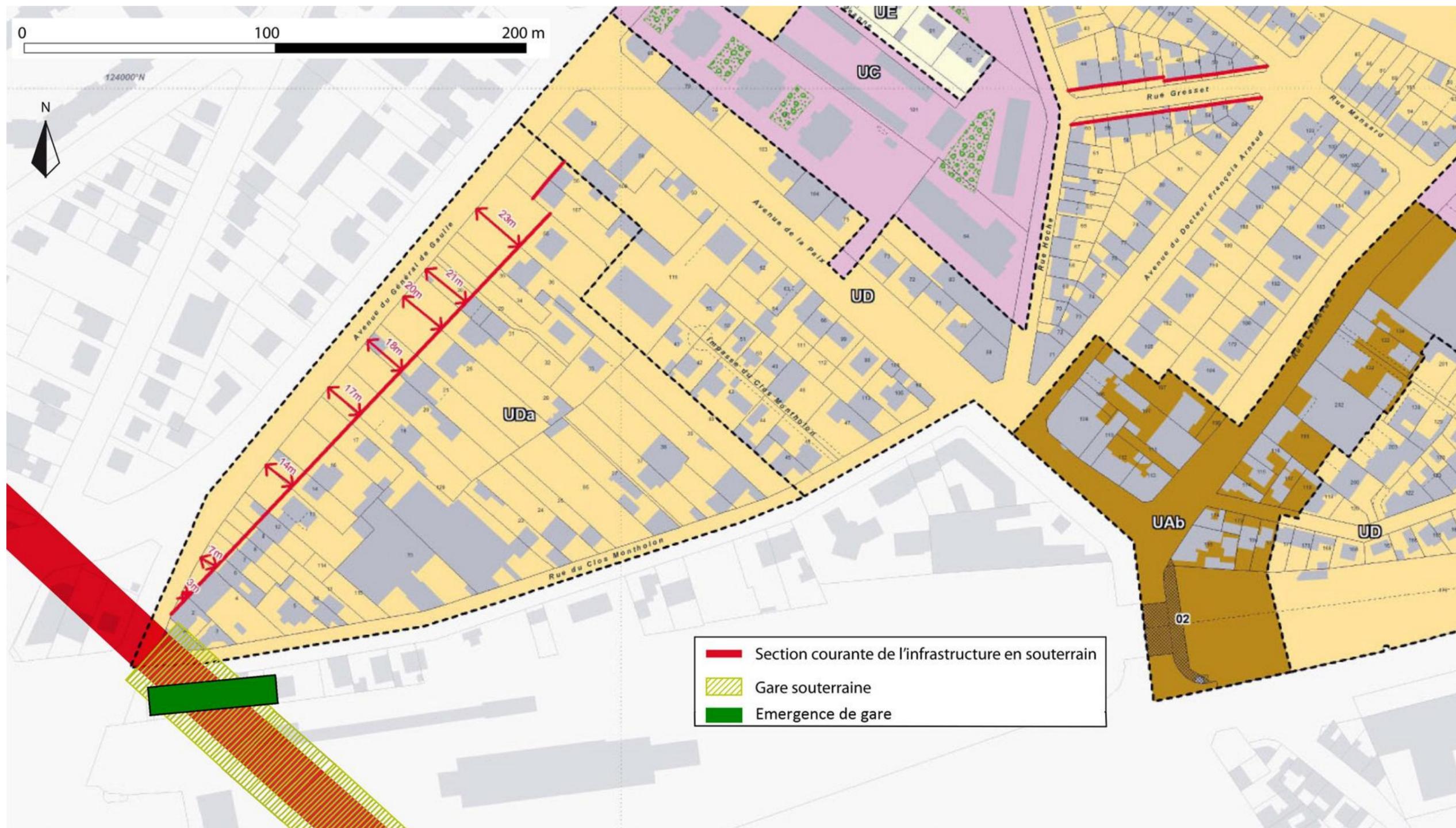
L'une des orientations du PADD de la Ville de VANVES est de « *valoriser les relations urbaines avec Paris et ses communes voisines* ».

Le document signale aussi que Vanves se positionne « *dans une logique de porte d'entrée d'une nouvelle Communauté d'Agglomération, « Grand Paris Seine Ouest » [...]. Cette structure intercommunale de premier plan par sa taille et les enjeux qui y sont inscrits en termes de développement urbain, porte un projet collectif de développement pour l'ensemble du territoire. Cette nouvelle structure porte les compétences dans les domaines [...] des transports, [...].* ».

La ville souhaite aussi « *mettre en œuvre des équipements peu consommateurs d'espaces et de ressources en énergie* » et « *contribuer à renforcer l'usage des transports en commun* ».

**Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause le PADD de la ville de VANVES. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.**

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR DE LA VILLE DE VANVES  
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



Nota : les éléments de projet figurés sur le plan sont des symboles ne donnant aucune indication de surface.

#### 4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU en vigueur de la ville de VANVES ne comporte pas d'Orientations Particulières d'Aménagement.

### 4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

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

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- **Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet.**
- **La réécriture de la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans la zone traversée par le projet, les compléments nécessaires afin d'autoriser le projet dans toutes ses composantes.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

#### 4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité

L'article R. 123-9 du code de l'urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « **constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif** » dont font partie le projet et ses différentes composantes. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le code ne donne aucune définition de la notion de « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ». Toutefois, le PLU de VANVES donne une définition des CINASPIC suffisamment large pour que le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place sans que l'on ait besoin de l'amender.

#### 4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « *Grand Paris Express* ».

Aussi, dans le chapitre « *III-3. Déplacements et infrastructures* », le texte suivant sera intégré dans la partie relative aux transports collectifs, entre les paragraphes consacrés au métro et ceux consacrés au tramway :

#### Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »<sup>4</sup> du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend :

- Le réseau de transport public du Grand Paris (lignes rouge, bleue et verte : environ 165 km de ligne), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.
- La ligne orange (environ 40 km), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

#### Présentation du projet sur la ville de VANVES

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris tangente l'extrême Sud-Ouest du territoire communal de VANVES sur une quarantaine de mètres environ, à l'intersection de la rue du Clos Montholon et de l'avenue du Général de Gaulle.

La commune est concernée à la fois par une section de l'infrastructure souterraine courante ainsi que par une partie des emprises souterraines de la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart ».

<sup>4</sup> Gare implantée sur la commune de CLAMART.

### **Exposé des motifs des changements apportés\***

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Le plan de zonage et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Le plan de zonage a été analysé afin d'identifier et si besoin adapter, les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si-besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;
- L'article 5 afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présentes en surface ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;
- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au RTGP implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du RTGP présents en surface ;
- L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaires au RTGP, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

\* **Nota :** En application de l'article R. 123-2 du code de l'urbanisme, modifié par le décret n° 2013-142 du 14 février 2013 pris pour l'application de l'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012, l'exposé des motifs des changements apportés, présenté en deuxième partie du Procès-Verbal de la réunion (au sein des parties « 1) L'impact du projet sur la commune » et « 2) Modifications apportées »), est intégré au rapport de présentation du PLU.

### **4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet**

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Compte tenu des caractéristiques propres du projet et de la rédaction du règlement du document d'urbanisme en vigueur, les évolutions prendront le caractère suivant :

- Les articles 1 (« Occupations et utilisations du sol interdites ») et 2 (« Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ») de la zone traversée, seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour lever les interdictions pouvant peser sur les différentes composantes du projet (notamment les affouillements et les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement nécessitées par la gestion du réseau de transport public du Grand Paris).
- Pour la zone où sera localisée la gare souterraine, l'article 12 « Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation de stationnement » sera également amené à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet et proposer des dispositions spécifiques pour les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».

Le tableau aux pages suivantes décrit ces évolutions (les compléments sont indiqués en rouge et soulignés).

	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b></p>	<p>Une définition figure dans le lexique en préambule du règlement :</p> <p>« 8) <i>Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i></p> <p><i>Il s'agit de l'ensemble des installations, des réseaux et des constructions, qui permettent d'assurer à la population résidante et aux entreprises, les services collectifs dont elles ont besoin. Cette destination concerne notamment :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>des équipements d'infrastructures (réseaux et aménagements au sol et en sous-sol),</i></li> <li>- <i>des équipements de superstructures (bâtiments à usage collectif, d'intérêt général), dans les domaines hospitaliers, sanitaire, social, enseignement et services annexes, culturel, sportif, cultuel, défense et sécurité, ainsi que les services publics administratifs locaux, départementaux, régionaux et nationaux, les constructions nécessaires au fonctionnement des réseaux et aux services urbains.</i></li> </ul> <p><i>Un équipement collectif d'intérêt général peut avoir une gestion privée ou publique ».</i></p> <p><b>Cette définition est suffisamment large et prend en compte certains aspects du projet dont « les constructions nécessaires au fonctionnement des réseaux » pour que le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place sans que l'on ait besoin de l'amender.</b></p>	<p>/</p>

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD (secteur UDa)	Art. 1	<p>L'article UD 1 interdit notamment :</p> <p>«[...] 6) les affouillements et exhaussements du sol non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement ;»</p> <p>Il est, bien sûr, nécessaire, d'autoriser les affouillements pour la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Il convient donc de vérifier si les occupations ou utilisations des sols réglementées prennent ou non en compte le réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif. Le présent article 1 ne les interdit pas et l'article 2 ci-dessous les assortit d'aucune condition particulière. Ils sont donc admis sans restriction.</p> <p><b>Cet article n'impose donc aucune contrainte au projet et est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Il ne nécessite pas de modification de son libellé.</b></p>	/
	Art. 2	<p>L'article UD 2 indique que sont autorisés :</p> <p>« [...] 4) les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers du quartier ;»</p> <p>Cette rédaction autorise les ICPE soumises à autorisation ou à déclaration nécessaires à la vie du quartier : ce champ d'application peut s'avérer trop étroit. Il est donc nécessaire d'élargir le champ d'application de l'alinéa 4 aux installations du futur réseau de transport public du Grand Paris qui relèvent de ladite réglementation.</p> <p><b>Cet alinéa n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'alinéa 4 est la suivante : *</b></p> <p>« 4) les installations classées pour la protection de l'environnement soumises [...], dès lors qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers du quartier, <u>ou qu'elles soient liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u> »</p>
	Art. 12	<p>L'article UD 12 indique :</p> <p>« 12.1 Normes minimales de stationnement automobile pour les nouvelles constructions (...) »</p> <p>12.1.3 Pour les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 place pour 200 m<sup>2</sup> de SHON</li> </ul> <p>(...)</p> <p>12.3 Modalités de calcul et de réalisation des places de stationnement automobile</p> <p>(...)</p> <p>12.5 Le stationnement des deux roues (...)</p> <p>Pour les constructions nouvelles à destination de services publics ou d'intérêt collectif, les besoins seront appréciés en fonction des besoins propres à chaque équipement. »</p> <p>Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation de la gare souterraine.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de partie 12.1.3 est la suivante :</b></p> <p>«12.1 Normes minimales de stationnement automobile pour les nouvelles constructions [...].</p> <p>12.1.3 Pour les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :</p> <p>- 1 place pour 200 m<sup>2</sup> de SHON, <u>sauf application de la disposition particulière ci-après.</u></p> <p>- <u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, les capacités de stationnement seront appréciées en fonction des besoins estimés.</u> ».</p>

\* La modification de l'article 2 de la zone UD a été intégrée à la demande de la ville, émise lors de la réunion d'examen conjoint.

## **5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune**



**A1.**

**Rapport de présentation  
Document en vigueur**



**Extrait**

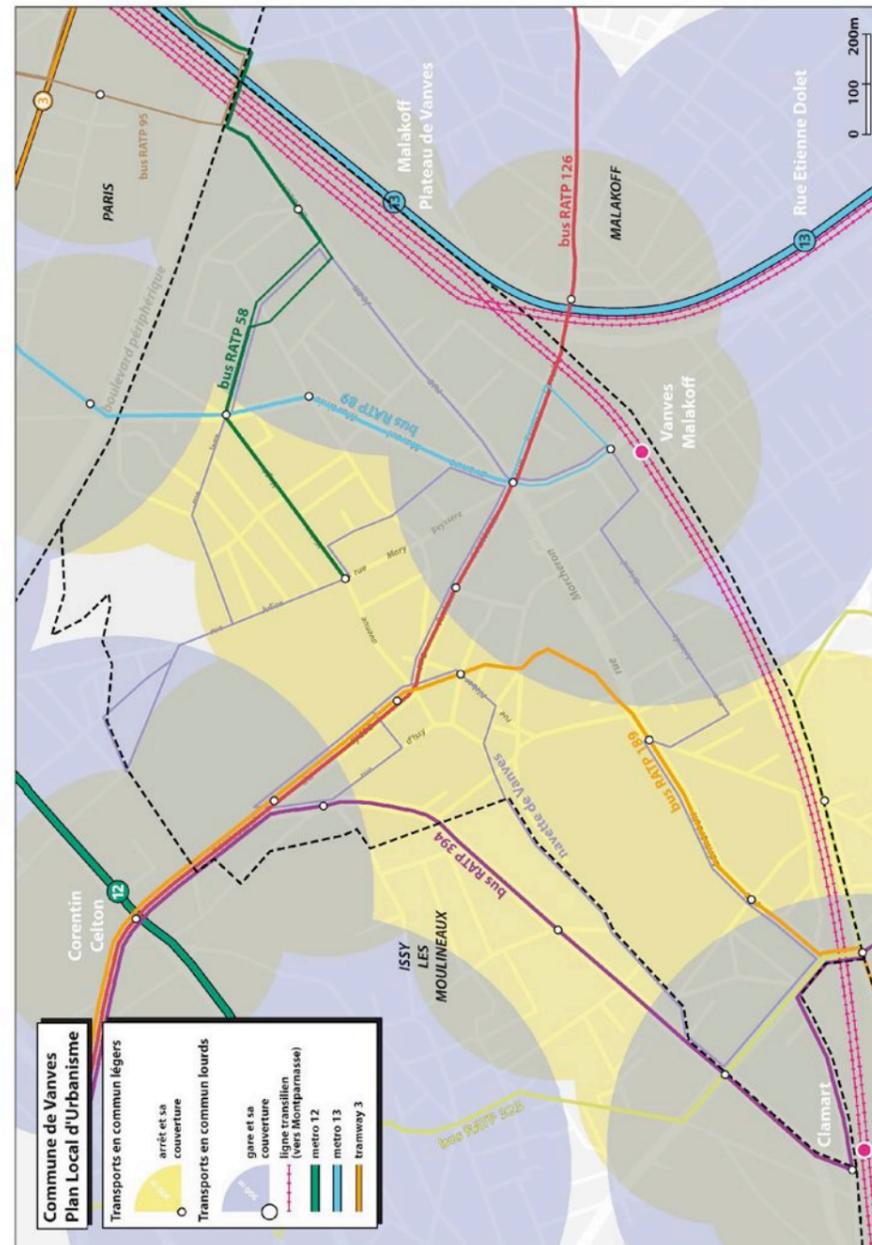
**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vanves**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011*

## Les transports collectifs

La commune de Vanves possède un réseau de transports en commun dense.

Comme le démontre la carte suivante, les espaces situés en périphérie de la ville sont les mieux desservis par le réseau ferré (métro, tram, transilien...), alors que le cœur de ville est légèrement moins bien équipé en termes de transports en commun en site propre, puisqu'il est desservi uniquement par le réseau de bus.



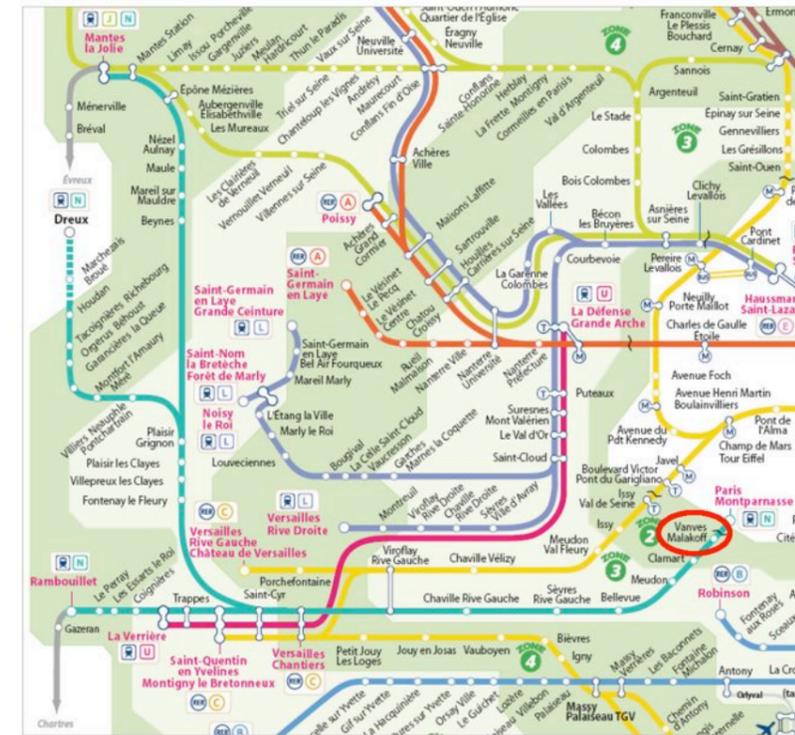
### Le transilien : ligne Paris – Montparnasse

Avec la gare SNCF de Vanves-Malakoff, située place Albert Culot, Vanves est desservie par le réseau de trains de banlieues géré par la SNCF. Les trains qui desservent la gare de Vanves relient Paris-Montparnasse, d'une part à Rambouillet, voire Chartres et d'autre part à Dreux ou Mantes-la-Jolie.



La gare est située à la fois sur la commune de Vanves et sur celle de Malakoff, mais la voie ferrée sépare physiquement ces deux communes. L'emplacement de la gare ainsi que sa proximité avec le carrefour de l'Insurrection favorisent la création d'une centralité.

Environ 74 trains circulent par jour et le taux actuel de régularité de la SNCF est d'environ 90%. Le train qui dessert Vanves est assez performant, avec un taux d'irrégularité globalement faible (8,7%).



### Le métro

Deux lignes de métro desservent le territoire communal et permettent de relier Vanves à Paris et aux communes voisines de manière efficace et rapide :

- La ligne de métro 13, avec la station Malakoff - Plateau de Vanves sur le parcours Nord-Sud reliant Châtillon-Montrouge à Saint-Denis Université ou Gabriel Péri-Asnières-Gennevilliers. La fréquence entre deux trains est de 2 mn en heure de pointe et de 5 mn en soirée.
- La ligne de métro 12, avec la station Corentin Celton est située à Issy-les-Moulineaux sur le parcours reliant Mairie d'Issy à Porte de la Chapelle.

### Le tramway

- La ligne de tramway T3, avec les stations Porte de Vanves ou Porte Brancion sur le parcours Est-Ouest Porte d'Ivry à Pont de Garigliano.
- La ligne de tramway T2, avec la station Issy Val-de-Seine (puis par bus 126 ou 189), sur le parcours Ouest parisien de La Défense à Issy-Val-de-Seine.

Le tramway permet de relier Vanves au quartier des affaires de la Défense, qui est un des pôles d'emplois majeur du secteur.

Ce réseau de transports devrait être renforcé avec le prolongement du T2 jusqu'à Porte de Versailles, à proximité de Vanves. Ce prolongement, prévu pour fin 2009, d'une longueur de 2,3 Km permettra l'ouverture de 3 nouvelles stations : Porte de Sèvres, Porte d'Issy et Porte de Versailles.

Cette extension permettra de faciliter les liaisons entre les communes de première couronne et d'améliorer, de manière plus générale, les déplacements de banlieue à banlieue dans cette partie sud de l'agglomération parisienne.

### Les bus

Le territoire communal est traversé par 4 lignes de bus RATP. Cette offre est complétée par la navette de Vanves, service de transport gratuit géré par la communauté d'agglomération Arc de Seine.

- Le Bus 58 : Vanves Lycée Michelet / Châtelet
- Le Bus 89 : Gare de Vanves / Gare d'Austerlitz / BNF
- Le Bus 126 : Porte d'Orléans / Parc de Saint-Cloud (le contrat d'axe a été validé en mars 2003)
- Le Bus 189 : Clamart / Porte de Saint-Cloud (le contrat d'axe a été validé en juillet 2004).

D'autres lignes de bus viennent renforcer la desserte à proximité de Vanves :

- Le Bus 394 : Issy-Val de Seine/ Bourg-la-Reine RER
- Le Bus 323 : Issy-Val de Seine RER/Ivry-sur-Seine RER (le contrat d'axe a été validé en mars 2003)
- Le Bus PC1 : Porte de Champerret / Bercy-Poniatowski.

Une nouvelle ligne RATP est actuellement à l'étude entre Paris (Place de la Catalogne), Vanves (rue Jean Bleuzen, rue Raymond Marcheron, rue Larmeroux) et Issy-les-Moulineaux (Fort d'Issy, Epinettes, Issy RER, Les Moulineaux). Elle améliorerait la desserte de Vanves, notamment du quartier du Clos Montholon.

#### ➤ **Le comité d'axe de la ligne de bus 126**

Pour améliorer le service rendu aux usagers sur chaque ligne Mobilien, les différents partenaires concernés (collectivités, transporteurs, financeurs, associations, ...) sont associés dans une structure projet appelée « comité d'axe ». Élaboré dans la recherche du consensus et dans le souci d'une réalisation à court terme de travaux, le « projet d'axe » doit prévoir des mesures significatives en faveur des transports en commun afin de permettre à la ligne support de l'axe de répondre aux objectifs du référentiel Mobilien (amélioration des performances, accessibilité, ...).



Le « comité d'axe 126 » a pour objectifs d'améliorer la régularité de la ligne de bus et d'atteindre la vitesse commerciale de 18 Km/h ou d'amélioration de 20%.



**A2.**

**Rapport de présentation  
Document mis en compatibilité**



**Extrait**

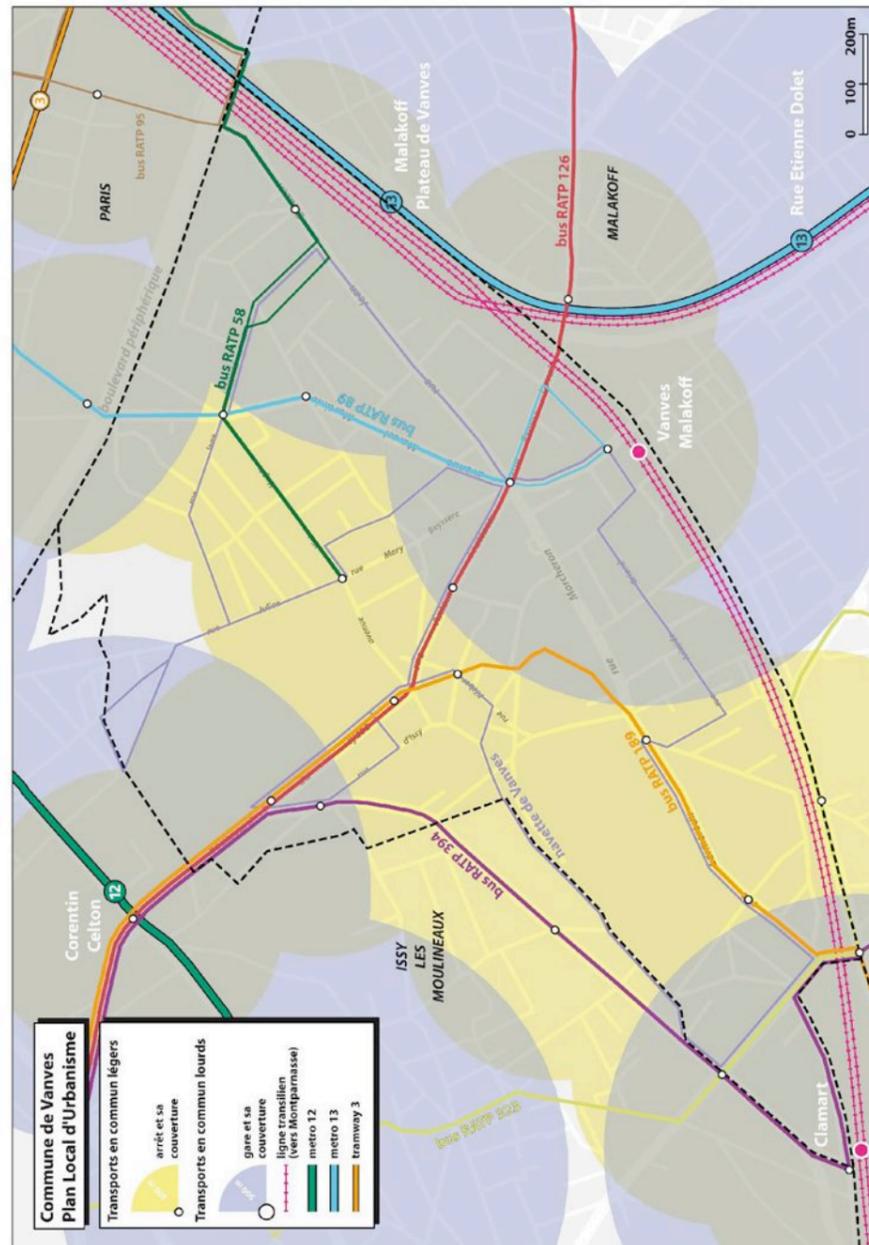
**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vanves**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011*

## Les transports collectifs

La commune de Vanves possède un réseau de transports en commun dense.

Comme le démontre la carte suivante, les espaces situés en périphérie de la ville sont les mieux desservis par le réseau ferré (métro, tram, transilien...), alors que le cœur de ville est légèrement moins bien équipé en termes de transports en commun en site propre, puisqu'il est desservi uniquement par le réseau de bus.



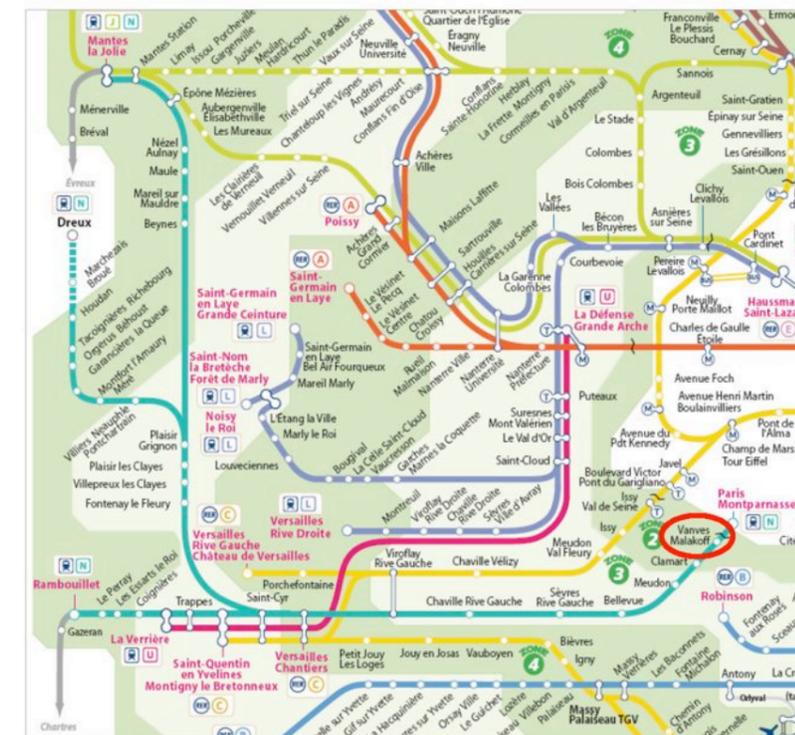
### Le transilien : ligne Paris – Montparnasse

Avec la gare SNCF de Vanves-Malakoff, située place Albert Culot, Vanves est desservie par le réseau de trains de banlieues géré par la SNCF. Les trains qui desservent la gare de Vanves relient Paris-Montparnasse, d'une part à Rambouillet, voire Chartres et d'autre part à Dreux ou Mantes-la-Jolie.



La gare est située à la fois sur la commune de Vanves et sur celle de Malakoff, mais la voie ferrée sépare physiquement ces deux communes. L'emplacement de la gare ainsi que sa proximité avec le carrefour de l'Insurrection favorisent la création d'une centralité.

Environ 74 trains circulent par jour et le taux actuel de régularité de la SNCF est d'environ 90%. Le train qui dessert Vanves est assez performant, avec un taux d'irrégularité globalement faible (8,7%).



### Le métro

Deux lignes de métro desservent le territoire communal et permettent de relier Vanves à Paris et aux communes voisines de manière efficace et rapide :

- La ligne de métro 13, avec la station Malakoff - Plateau de Vanves sur le parcours Nord-Sud reliant Châtillon-Montrouge à Saint-Denis Université ou Gabriel Péri-Asnières-Gennevilliers. La fréquence entre deux trains est de 2 mn en heure de pointe et de 5 mn en soirée.
- La ligne de métro 12, avec la station Corentin Celton est située à Issy-les-Moulineaux sur le parcours reliant Mairie d'Issy à Porte de la Chapelle.

### **Le réseau de transport « Grand Paris Express »**

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend :

- Le réseau de transport public du Grand Paris (lignes rouge, bleue et verte : environ 165 km de ligne), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.
- La ligne orange (environ 40 km), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

### **Présentation du projet sur la ville de VANVES**

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris tangente l'extrême Sud-Ouest du territoire communal de VANVES sur une quarantaine de mètres environ, à l'intersection de la rue du Clos Montholon et de l'avenue du Général de Gaulle.

La commune est concernée à la fois par une section de l'infrastructure souterraine courante ainsi que par une partie des emprises souterraines de la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart ».

### **Exposé des motifs des changements apportés**

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Le plan de zonage et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Le plan de zonage a été analysé afin d'identifier et si besoin adapter, les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si-besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;
- L'article 5 afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présentes en surface ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;
- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au RTGP implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du RTGP présents en surface ;
- L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaires au RTGP, et afin que celles-ci soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

### Le tramway

- La ligne de tramway T3, avec les stations Porte de Vanves ou Porte Brancion sur le parcours Est-Ouest Porte d'Ivry à Pont de Garigliano.
- La ligne de tramway T2, avec la station Issy Val-de-Seine (puis par bus 126 ou 189), sur le parcours Ouest parisien de La Défense à Issy-Val-de-Seine.

Le tramway permet de relier Vanves au quartier des affaires de la Défense, qui est un des pôles d'emplois majeur du secteur.

Ce réseau de transports devrait être renforcé avec le prolongement du T2 jusqu'à Porte de Versailles, à proximité de Vanves. Ce prolongement, prévu pour fin 2009, d'une longueur de 2,3 Km permettra l'ouverture de 3 nouvelles stations : Porte de Sèvres, Porte d'Issy et Porte de Versailles.

Cette extension permettra de faciliter les liaisons entre les communes de première couronne et d'améliorer, de manière plus générale, les déplacements de banlieue à banlieue dans cette partie sud de l'agglomération parisienne.

### Les bus

Le territoire communal est traversé par 4 lignes de bus RATP. Cette offre est complétée par la navette de Vanves, service de transport gratuit géré par la communauté d'agglomération Arc de Seine.

- Le Bus 58 : Vanves Lycée Michelet / Châtelet
- Le Bus 89 : Gare de Vanves / Gare d'Austerlitz / BNF
- Le Bus 126 : Porte d'Orléans / Parc de Saint-Cloud (le contrat d'axe a été validé en mars 2003)
- Le Bus 189 : Clamart / Porte de Saint-Cloud (le contrat d'axe a été validé en juillet 2004).

D'autres lignes de bus viennent renforcer la desserte à proximité de Vanves :

- Le Bus 394 : Issy-Val de Seine/ Bourg-la-Reine RER
- Le Bus 323 : Issy-Val de Seine RER/Ivry-sur-Seine RER (le contrat d'axe a été validé en mars 2003)
- Le Bus PC1 : Porte de Champerret / Bercy-Poniatowski.

Une nouvelle ligne RATP est actuellement à l'étude entre Paris (Place de la Catalogne), Vanves (rue Jean Bleuzen, rue Raymond Marcheron, rue Larmeroux) et Issy-les-Moulineaux (Fort d'Issy, Epinettes, Issy RER, Les Moulineaux). Elle améliorerait la desserte de Vanves, notamment du quartier du Clos Montholon.

#### ➤ **Le comité d'axe de la ligne de bus 126**

Pour améliorer le service rendu aux usagers sur chaque ligne Mobilien, les différents partenaires concernés (collectivités, transporteurs, financeurs, associations, ...) sont associés dans une structure projet appelée « comité d'axe ». Élaboré dans la recherche du consensus et dans le souci d'une réalisation à court terme de travaux, le « projet d'axe » doit prévoir des mesures significatives en faveur des transports en commun afin de permettre à la ligne support de l'axe de répondre aux objectifs du référentiel Mobilien (amélioration des performances, accessibilité, ...).



Le « comité d'axe 126 » a pour objectifs d'améliorer la régularité de la ligne de bus et d'atteindre la vitesse commerciale de 18 Km/h ou d'amélioration de 20%.

**B1.**

**Règlement d'urbanisme**  
**Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vanves**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011*

## ZONE UD

La zone UD correspond aux secteurs destinés principalement aux habitations de type petits collectifs et pavillonnaire. En complément de l'habitat, des activités ponctuelles telles commerces, artisanat, services et équipements collectifs sont présentes.

La composition du tissu urbain est diversifiée dans ses formes urbaines (petits collectifs, maisons de ville, pavillons) et les modalités d'implantations hétérogènes offrent des paysages de rue variés.

### ARTICLE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- 1) les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'industrie, d'hébergement hôtelier et d'exploitations agricoles ou forestières ;
- 2) les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'entrepôt à l'exception de ceux prévus à l'article 2-5) ;
- 3) sur les terrains concernés par un linéaire commercial figurant au plan de zonage, le changement de destination d'un local en rez-de-chaussée vers une destination autre que celles prévues à l'article 2- 2) ;
- 4) les dépôts de véhicules et les garages collectifs de caravanes susceptibles de contenir plus de 9 unités ;
- 5) les dépôts non couverts de matériaux, ferrailles, machines, combustibles solides, déchets ;
- 6) les affouillements et exhaussements du sol non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement ;
- 7) l'ouverture et l'exploitation de carrières.

### ARTICLE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

- 1) les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'artisanat à condition que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec le milieu environnant et permettre d'éviter les nuisances et les dangers éventuels.
- 2) sur les terrains concernés par un linéaire commercial figurant au plan de zonage, les constructions nouvelles dès lors que leur rez-de-chaussée est affecté à des activités commerciales, artisanales ou des constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif. Cette obligation, exception faite des parties communes et des accès nécessaires au fonctionnement de la construction, s'applique sur une profondeur de 10 mètres minimum à compter de la façade de la partie des constructions située le long des voies concernées ;
- 3) les constructions, ouvrages ou travaux à destination de commerce à condition que la surface de vente n'excède pas 300 m<sup>2</sup> ;
- 4) les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers du quartier ;

- 5) les constructions à destination d'entrepôts, à condition qu'elles soient un accompagnement à une activité commerciale ou artisanale présente sur le même terrain, et que la SHON dédiée à l'entrepôt soit inférieure ou égale à un tiers de la SHON totale dédiée à l'activité.

### ARTICLE 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Pour être constructible, un terrain doit être directement desservi par une voie de desserte ou par une emprise aménagée sur fonds voisin et grevée d'une servitude de passage instituée par acte authentique ou par voie judiciaire. Les dimensions et caractéristiques de cette voie ou de cette emprise grevée d'une servitude de passage doivent être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés sur le terrain. Tout projet peut être refusé si les dimensions et les caractéristiques de cette voie ou de cette emprise grevée d'une servitude de passage rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Tout projet peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies de desserte ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

### ARTICLE 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

#### 4.1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

#### 4.2 Assainissement

À l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions en vigueur.

##### 4.2.1 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante, engendrant une production d'eaux usées, doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

Les eaux usées des installations artisanales doivent faire l'objet d'un prétraitement avant rejet dans le réseau collecteur.

##### 4.2.2 Eaux pluviales

Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.

Afin de limiter les apports et le débit de fuite des eaux pluviales provenant de surfaces imperméabilisées vers le réseau public, des techniques dites alternatives doivent être mises en œuvre en priorité sur le terrain (noues, chaussées réservoirs, fossés drainants, bassins, rétention d'eau en terrasse, récupération). Cette disposition ne s'applique pas dans les périmètres d'anciennes carrières délimités par l'arrêté préfectoral du 7 août 1985 et repris dans les Annexes du PLU.

Les rejets dans le réseau collecteur d'eaux pluviales doivent respecter les normes quantitatives et qualitatives du règlement d'assainissement en vigueur.

A la date d'approbation du PLU, le débit de fuite généré à la parcelle, ne doit pas excéder, pour une pluie de retour décennal :

- 2l/s/ha en cas de rejet dans un réseau unitaire

- 10l/s/ha en cas de rejet dans un réseau d'eaux pluviales, sauf dispositions locales particulières (notamment en raison d'insuffisance hydraulique locale ou exutoire aval constitué d'un réseau unitaire).

Tout rejet d'eau provenant des balcons, loggias et terrasses est interdit sur le domaine public. Les «pissettes» surplombant le domaine public sont interdites.

Tout aménagement en surface susceptible d'être souillé par des substances polluantes, particulièrement les aires de stationnement de plus de 10 places, doit être doté d'un dispositif de traitement avant rejet adapté pour garantir une protection efficace de la qualité des eaux.

**NOTA :** La récupération et l'utilisation des eaux pluviales, ainsi que les eaux de toutes autres origines, doivent respecter les exigences de la législation et de la réglementation en la matière, notamment :

- l'arrêté du 21 août 2008, relatif à la récupération des eaux de pluie et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, celui du 17 décembre 2008 relatif au contrôle des installations privatives de distribution d'eau potable, des ouvrages de prélèvement, puits et forages et des ouvrages de récupération des eaux de pluie, et la circulaire du 9 novembre 2009 relative à la mise en œuvre du contrôle des ouvrages de prélèvement, puits et forages, des ouvrages de récupération des eaux de pluie ainsi que des installations privatives de distribution d'eau potable en application de l'arrêté du 17 décembre 2008

- l'article 3.4 du contrat de délégation de service public pour la gestion du service de production et de distribution d'eau potable, et les articles 18 et 21 du Règlement du service du Syndicat des Eaux d'Ile-de-France.

#### 4.3 Réseaux divers

##### 4.3.1 Energies

Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz), de télécommunication (téléphone, câble) doivent être conçus en souterrain sur le terrain.

Doivent être prévues dans les façades ou les clôtures, les réservations pour les coffrets (EDF, GDF), pour l'éclairage public éventuellement et pour les réseaux de télécommunication.

Les dispositifs techniques permettant l'utilisation d'énergies renouvelables sont autorisés en veillant à ce que leur positionnement et les matériaux utilisés assurent une bonne insertion à la construction et limitent leur impact phonique.

##### 4.3.2 Déchets ménagers

A l'exception des nouvelles constructions à destination d'habitation comportant un seul logement et des extensions de constructions existantes à destination d'habitation, toutes les constructions doivent être pourvues de locaux destinés au stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dont les dimensions devront permettre une collecte sélective de ces déchets (cf annexe 2 du règlement).

### ARTICLE 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé

### ARTICLE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

#### 6.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des voies de desserte publiques ou privées et des emprises publiques.

#### 6.2 Dispositions générales

Les constructions peuvent être implantées en tout ou partie :

- soit à l'alignement ou à la limite de fait de la voie privée ou de l'emprise publique,
- soit en recul de l'alignement avec un minimum de 2 mètres, minimum ramené à 1 mètre au-delà d'une hauteur de 6 mètres.

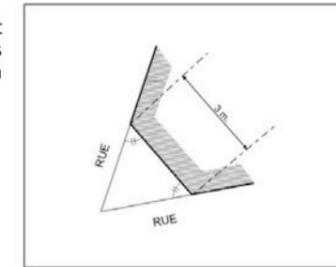
#### 6.3 Dispositions applicables aux terrains situés à l'intersection de voies

Les constructions peuvent être implantées en tout ou partie :

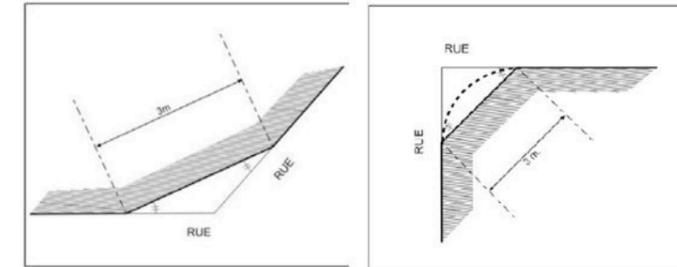
- soit à l'alignement ou à la limite de fait de la voie privée ou de l'emprise publique,
- soit en recul de l'alignement avec un minimum de 2 mètres, minimum ramené à 1 mètre au-delà d'une hauteur de 6 mètres.

Toutefois, à l'angle de voies, un recul partiel est admis ou imposé pour permettre la réalisation de pans coupés tels qu'ils sont définis ci-dessous.

Si l'angle formé est inférieur à 90°, la construction doit obligatoirement présenter un pan coupé de 3 mètres minimum de longueur, sauf indication contraire résultant d'un plan d'alignement ou d'un emplacement réservé.



Si l'angle formé est supérieur ou égal à 90°, la construction peut présenter un pan coupé de 3 mètres minimum de longueur ou un arc de cercle dont les deux extrémités sont reliées par une corde de 3 mètres minimum, sauf indication contraire résultant d'un plan d'alignement ou d'un emplacement réservé.



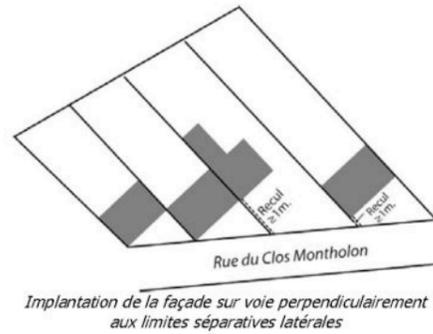
#### 6.4 Disposition applicable rue Gresset

Le long de la rue Gresset, les constructions doivent s'implanter au-delà de la marge de recul minimum reportée au plan de zonage.

#### 6.5 Dispositions applicables dans le secteur UDa

Le long de l'Avenue du Général de Gaulle, les constructions doivent s'implanter au-delà de la marge de recul minimum reportée au plan de zonage, à l'exception des annexes seules autorisées dans la marge de recul.

Le long de la rue du Clos Montholon, les constructions doivent s'implanter de manière à ce que la façade sur voie soit perpendiculaire aux limites séparatives latérales, et que l'angle de ladite façade le plus proche de l'alignement soit implanté soit sur l'alignement, soit avec un recul de 1 mètre minimum.



### 6.6 Dispositions particulières

Une implantation autre peut être autorisée ou imposée dans les cas suivants (notamment dans le but d'une meilleure intégration du projet dans son environnement) :

- 1) Lorsque les constructions édifiées sur les terrains limitrophes sont implantées avec un recul moindre, la construction nouvelle peut être implantée en harmonie avec le recul des constructions environnantes.
- 2) Lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation ou d'amélioration de constructions existantes, ces travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs existants.
- 3) Lorsqu'il s'agit de constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectifs, celles-ci peuvent être implantées en tout ou partie soit à l'alignement, soit en recul avec un minimum de 1 mètre.
- 4) Lorsqu'un mur de soutènement d'une hauteur supérieure ou égale à 2 mètres est présent au droit du terrain, les constructions peuvent être implantées en tout ou partie soit à l'alignement, soit en recul avec un minimum de 1 mètre.
- 5) Lorsqu'il s'agit de locaux techniques liés à la sécurité, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, ceux-ci peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul avec un minimum de 1 mètre.

## ARTICLE 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

### 7.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article régissent l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives du terrain, c'est-à-dire les limites latérales et de fond du terrain.

### 7.2 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

**Dans une bande de 20 mètres** comptés à partir de l'alignement ou de la limite de fait de la voie privée ou de l'emprise publique, les constructions, en tout ou partie, peuvent être implantées sur les limites séparatives. En cas de retrait, celui-ci doit respecter les distances prévues au paragraphe 7.3.

**Au-delà de la bande de 20 mètres** comptés à partir de l'alignement ou de la limite de fait de la voie privée ou de l'emprise publique, les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives dans le respect des distances prévues au paragraphe 7.3, sauf si la construction projetée s'adosse à une construction existante en bon état et de dimensions égales ou supérieures sur le terrain voisin.

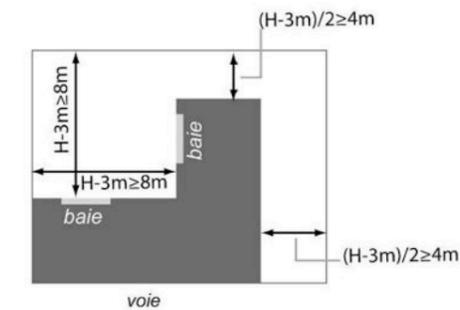
**Dans le secteur UDa, la bande de 20 mètres** est définie à compter de la marge de recul minimum reportée au plan de zonage. **Au-delà de la bande de 20 mètres**, les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives dans le respect des distances prévues au paragraphe 7.3.

### 7.3 Calcul des retraits

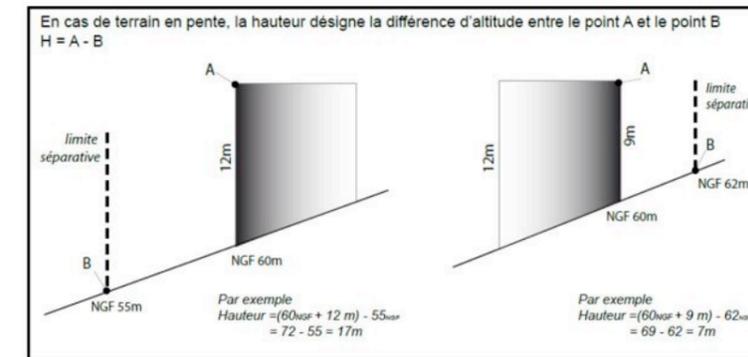
Le retrait est mesuré perpendiculairement à compter de tout point de chaque partie de construction comportant ou non des baies jusqu'au point de la limite séparative qui en est le plus proche.

En tout point d'une partie de construction comportant des baies, le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la partie de construction en ce point diminuée de 3 mètres (H-3m), avec un minimum de 8 mètres.

En tout point d'une partie de construction ne comportant pas de baie, le retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la partie de construction en ce point diminuée de 3 mètres ((H-3m)/2), avec un minimum de 4 mètres.



Pour le calcul des retraits, la hauteur désigne la différence d'altitude entre le point de la construction ou partie de construction concernée et le point de la limite séparative le plus proche pris au niveau du fonds voisin.



### 7.4 Dispositions particulières

L'implantation des constructions ne tient pas compte de la bande de 20 mètres comptés à partir de l'alignement ou de la limite de fait de la voie privée ou de l'emprise publique et le calcul des retraits peut être différent dans les cas suivants :

- 1) Lorsqu'il s'agit de travaux d'extension ou de surélévation d'une construction existante implantée sur limite séparative ou avec un retrait moindre, ceux-ci peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante. Toutefois, aucune baie nouvelle ou agrandissement de baie existante ne peut être réalisé sans respecter les retraits prévus ci-dessus.

- 2) Lorsqu'il existe une servitude de cour commune, au sens de l'article L.471-1 du code de l'urbanisme, les retraits prévus ci-dessus se calculent par rapport à la limite opposée de la cour commune.
- 3) Lorsqu'il s'agit d'une annexe ou de locaux techniques liés aux différents réseaux, à la sécurité, à un service public, à la voirie, à la gestion des eaux, à la protection phonique ou à la distribution d'énergie, ces constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives dès lors que celles-ci ne comportent pas de baie en limite.
- 4) Lorsqu'il s'agit de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, celles-ci peuvent être implantées en tout ou partie sur les limites séparatives ou en retrait. Dans ce cas, le retrait doit être au moins égal à 4 mètres.

## ARTICLE 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MEME PROPRIETE

### 8.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs constructions non contiguës sur un même terrain.

### 8.2 Règle générale

En tout point de chaque partie de construction, la distance mesurée perpendiculairement à celui-ci et le séparant du point le plus proche d'une autre partie de construction non contiguë doit être au moins égale :

- à la hauteur diminuée de 3 mètres de la partie de construction la plus haute (H-3m), dans le cas où l'une au moins des deux constructions ou parties de constructions concernées comporte des baies, avec un minimum de 8 m ;
- à la moitié de la hauteur diminuée de 3 mètres de la partie de construction la plus haute ((H-3m)/2), avec un minimum de 4 mètres dans le cas où les deux constructions ou parties de constructions concernées ne comportent aucune baie.

### 8.3 Dispositions particulières

Lorsqu'il s'agit de travaux d'extension ou de surélévation d'une construction existante implantée avec une distance moindre, ceux-ci peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante. Toutefois, aucune baie nouvelle ou agrandissement de baie existante ne peut être réalisé sans respecter les distances prévues au paragraphe 8.2.

Il n'est pas fixé de règle :

- dès lors que l'une des constructions est une annexe ;
- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 50% de la superficie du terrain, pourcentage ramené à 40% dans le secteur UDa.

Pour les terrains dont la superficie est inférieure ou égale à 200m<sup>2</sup>, l'emprise au sol des constructions peut atteindre 80% de la superficie du terrain.

L'emprise au sol n'est pas réglementée pour :

- les terrains situés à l'angle de plusieurs voies
- les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

### 10.1 Champ d'application

La hauteur maximale des constructions est mesurée à compter du terrain naturel jusqu'au point le plus haut de la construction.

Les ouvrages tels que souches de cheminées et de ventilation, antennes, machineries d'ascenseur, locaux techniques ne sont pas comptés dans le calcul des hauteurs dès lors qu'ils sont implantés en retrait de 3 mètres minimum des façades et qu'ils n'excèdent pas une hauteur de 3,50 mètres.

Les dispositifs de production d'énergie renouvelable dès lors qu'ils ont une hauteur inférieure à 3,50 mètres et les garde-corps de sécurité en partie ajourés implantés en toiture-terrasse dès lors qu'ils n'excèdent pas une hauteur de 1,20 mètre ne sont pas comptés dans le calcul des hauteurs.

Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée en tout point de la construction à partir du terrain naturel.

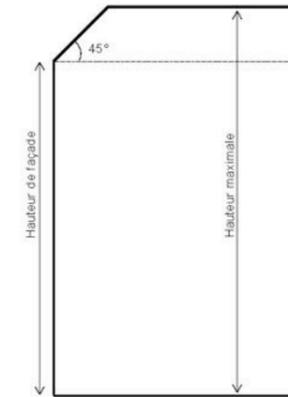
### 10.2 Règle générale

La hauteur maximale des constructions est limitée à 12 mètres.

### 10.3 Dispositions particulières

Pour favoriser l'ensoleillement, si la voie publique ou privée ou l'emprise publique présente au droit du terrain a une largeur inférieure ou égale à 12 mètres mais supérieure à 5 mètres, et que la construction projetée s'implante à l'alignement alors celle-ci doit s'inscrire dans un gabarit défini par les règles cumulatives suivantes :

- une hauteur de façade sur voie de 9 mètres maximum ;
- surmontée d'une ligne oblique à 45° ;
- limitée par une hauteur maximale de 12 mètres.



Définition du gabarit

Si la voie publique ou privée ou l'emprise publique présente au droit du terrain a une largeur inférieure ou égale à 5 mètres, la hauteur de chaque point de la construction ne pourra être supérieure à la distance mesurée perpendiculairement de ce point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé sans pouvoir excéder la hauteur maximale de 12 mètres.

A l'angle des îlots limités par des voies d'inégales largeurs, la hauteur maximale autorisée sur la voie la plus large peut être retournée dans la voie la plus étroite sur une distance au plus égale à 15 mètres, mesurée à partir de l'alignement actuel ou projeté sur la voie la plus large.

Pour les annexes, la hauteur maximale est limitée à 3,50 mètres en cas d'une toiture à pentes et à 2,80 mètres en cas d'une toiture-terrasse ou à simple pente.

## ARTICLE 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

### 11.1 Règle générale

En référence à l'article R.111-21 du code de l'urbanisme, la situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés au « caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales ».

### 11.2 Aménagement des constructions existantes

#### 11.2.1 Principes généraux

Dès lors qu'une construction présente un intérêt architectural au regard notamment de son ancienneté, des matériaux constructifs employés, de sa composition, de son ordonnancement, tous travaux réalisés, y compris les ravalements, doivent mettre en valeur les caractéristiques de ladite construction. Toutefois, cela ne fait pas obstacle à la réalisation d'extension de conception architecturale contemporaine.

#### 11.2.2 Matériaux et aspect des façades

Les pierres de taille, les meulières ou les briques pleines ne peuvent être recouvertes d'enduit ou de peinture, sauf si des contraintes techniques le justifient.

Les matériaux bruts (parpaings, béton, carreaux de plâtre, briques creuses...) destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent pas être laissés apparents. Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné ou fibrociment sont interdites.

Les éléments d'ornementation existants (modénatures, encadrements, corniches, volets battants, céramique de façade, ...) doivent être conservés et restaurés.

En cas d'extension d'une construction dont les ouvertures comportent des volets battants, les ouvertures réalisées dans le cadre de l'extension doivent également être dotées de volets battants.

Les coffrets de volet roulant sont interdits en façade.

### 11.3 Constructions nouvelles

#### 11.3.1 Façades et pignons

Toutes les façades des constructions, y compris les murs pignons créés ou découverts doivent être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec leur contexte.

Les matériaux bruts (parpaings, béton, carreaux de plâtre...), destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent pas être laissés apparents.

Les devantures commerciales doivent être conçues en harmonie avec la composition de la façade de la construction, et notamment dans les proportions des ouvertures de vitrine, les matériaux employés et les couleurs choisies.

Dans le cas d'une construction portant sur plusieurs terrains, le rythme de façade sur rue doit s'harmoniser avec celui des constructions du tissu environnant et des séquences de façades doivent être recherchées, notamment pour rappeler la trame parcellaire ancienne.

Les coffrets de volet roulant sont interdits en façade.

#### 11.3.2 Toitures

Les matériaux d'aspect tôle ondulée, papier goudronné, plastique ondulé et fibrociment sont interdits.

### 11.4 Clôtures

#### 11.4.1 Traitement entre l'espace public et les constructions

Dans le cas de constructions implantées en recul de l'alignement, l'espace compris entre la construction et l'alignement doit être traité de façon à participer à la composition du paysage urbain. Dans le cas où cet espace n'est pas clos, il doit recevoir un traitement compatible avec celui de la l'emprise publique ou de la voie, toutefois, l'alignement doit être matérialisé.

#### 11.4.2 Clôtures

Les clôtures sur voie publique ou privée et sur emprise publique participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière en respectant une harmonie avec les clôtures existantes à proximité.

Pour les constructions destinées en partie ou en totalité à de l'habitation, les clôtures situées à l'alignement ne peuvent pas comporter de parties pleines sur une hauteur supérieure à 1 mètre, comptée à partir du terrain naturel.

Les clôtures situées sur limites séparatives ne doivent pas excéder une hauteur totale de 2 mètres comptée à partir du terrain naturel. Dans le cas de terrain en pente, la hauteur moyenne de la clôture ne doit pas excéder 2 mètres comptée à partir du terrain naturel.

Les clôtures situées sur limites séparatives doivent être en priorité constituées d'un écran végétal doublé ou non d'un grillage incorporé à la haie afin de permettre des continuités végétales et écologiques.

### 11.5 Dispositions diverses

#### 11.5.1 Energies renouvelables

Les dispositifs techniques permettant la production d'énergies renouvelables sont autorisés en veillant à leur bonne insertion à la construction.

#### 11.5.2 Antennes et éléments de superstructure

Les installations techniques établies en toiture (gaines, souches, antennes, machineries, caissons, canalisations, ...), doivent être dissimulées, regroupées et faire l'objet d'un traitement assurant leur meilleure intégration visuelle.

Les antennes d'émission ou de réception (radios, téléphones, télévisions), y compris les paraboles, doivent être intégrées dans la conception des constructions et être installées, le cas échéant, dans le cadre d'antennes collectives. Leur installation devra s'accompagner de dispositions visant à les rendre le moins visibles possible depuis la rue.

#### 11.5.3 Locaux annexes et équipements techniques

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres doivent être intégrés dans les constructions ou les clôtures selon une logique de dissimulation qui tient compte des modénatures et des matériaux constructifs et doivent rester accessibles.

Les locaux techniques doivent être intégrés dans la composition architecturale des constructions et de leurs espaces extérieurs.

Les annexes doivent être traitées avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec les matériaux employés.

## ARTICLE 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies.

Lors de toute opération de construction, d'extension, d'aménagement et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes.

### 12.1 Normes minimales de stationnement automobile pour les nouvelles constructions

#### 12.1.1 Pour les constructions à destination d'habitation

- 1 place par logement ;
- 0,5 place par logement pour les constructions de logements locatifs ou en accession à la propriété bénéficiant d'un prêt aidé de l'Etat.
- 1 place pour 8 chambres pour les résidences d'étudiants, les résidences de personnes âgées, de personnes dépendantes et de personnes handicapées

*12.1.2 Pour les constructions à destination d'artisanat, de commerces, de bureaux*

- Aucune place n'est requise pour les constructions inférieures à 300m<sup>2</sup> de SHON
- Pour les constructions de 300 m<sup>2</sup> de SHON et plus, 1 place de stationnement par tranche de 300 m<sup>2</sup> de SHON.

*12.1.3 Pour les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif*

- 1 place pour 200 m<sup>2</sup> de SHON

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-dessus, il y a lieu de retenir les normes applicables à la destination la plus proche de celle de la construction projetée.

**12.2 Normes minimales de stationnement automobile pour les constructions existantes***12.2.1 Pour les extensions et réhabilitation de construction sans changement de destination*

L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration de constructions affectées à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface hors œuvre nette, dans la limite d'un plafond de 50 % de la surface hors œuvre nette existant avant le commencement des travaux.

En cas d'extension entraînant la création d'un ou plusieurs logements, le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte le nombre de logements créés, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

En cas d'extension d'une construction ayant une destination autre que l'habitat, le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant en compte la superficie totale de la construction après extension.

*12.2.2 Pour les changements de destination*

Le nombre de places exigé est celui prévu au paragraphe 12-1 ci-dessus.

**12.3 Modalités de calcul et de réalisation des places de stationnement automobile**

Lorsque les normes de stationnement sont exprimées par tranche, le nombre de places est calculé en proportionnalité. Dès lors que la décimale est supérieure ou égale à 5, il convient d'arrondir à la norme supérieure.

Pour les constructions à destination d'habitation et de bureaux, nécessitant la réalisation de plus de 2 places de stationnement, 75% des places de stationnement exigées doivent être réalisées en sous-sol.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement.

Les places de stationnement ne peuvent avoir une largeur inférieure à 2,50 mètres.

**12.4 En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement automobile**

En cas de difficultés, justifiées par des raisons techniques, architecturales ou patrimoniales, d'aménager sur le terrain d'assiette de l'opération, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

En l'absence d'un tel parc, le pétitionnaire peut être tenu de verser une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement dans les conditions définies par l'article L.332-7-1 du code de l'urbanisme.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

**12.5 Le stationnement des deux roues**

Pour les constructions nouvelles à destination d'habitat comportant plus de 2 logements :

- un local couvert, clos et aisément accessible doit être aménagé pour stationner les vélos. Ce local doit être d'une superficie au moins égale à 2,5% de la SHON, avec un minimum de 5 m<sup>2</sup>.
- un espace réservé au stationnement des deux roues motorisées doit être aménagé au sein des aires de stationnement. Cet espace doit être d'une superficie au moins égale à 1% de la SHON, avec un minimum de 10 m<sup>2</sup>.

Pour les constructions nouvelles à destination de bureaux :

- un local couvert, clos et aisément accessible doit être aménagé pour stationner les vélos. Ce local doit être d'une superficie au moins égale à 1% de la SHON, avec un minimum de 5 m<sup>2</sup>.
- un espace réservé au stationnement des deux roues motorisées doit être aménagé. Cet espace doit être d'une superficie au moins égale à 2% de la SHON, avec un minimum de 10 m<sup>2</sup>.

Pour les constructions nouvelles à destination de services publics ou d'intérêt collectif, les besoins seront appréciés en fonction des besoins propres à chaque équipement.

**ARTICLE 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS****13.1 Traitement des espaces libres**

Les espaces libres aux abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, aires de stationnement...), leur traitement doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- de l'organisation du bâti sur le terrain afin qu'ils ne soient pas uniquement le négatif de l'emprise des constructions mais qu'ils soient conçus comme un accompagnement ou un prolongement des constructions ;
- de la composition des espaces libres voisins, afin de participer à une mise en valeur globale ;
- de la topographie, de la géologie et de la configuration du terrain afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain, notamment pour répondre à des problématiques de ruissellement et d'aménagement paysagé de qualité.

**13.2 Règle générale**

Des espaces verts doivent être aménagés sur au moins 20% de la superficie du terrain, pourcentage porté à 30% dans le secteur UDa.

Pour les terrains dont la superficie est inférieure ou égale à 200m<sup>2</sup>, des espaces verts doivent être aménagés sur au moins 10% de la superficie du terrain.

Les surfaces aménagées en toitures- terrasses végétalisées sont comptabilisées à hauteur de 50% de leur superficie dans le calcul des superficies d'espaces verts.

La moitié, au moins, de la superficie des espaces verts doit demeurer en pleine terre.

Pour être comptabilisés, les espaces verts sur dalle doivent avoir une épaisseur minimale de terre végétale de 30 cm pour la plantation de gazon et de 1 mètre pour toute autre plantation.

Il doit être planté au minimum 1 arbre par tranche complète de 100 m<sup>2</sup> d'espace vert. La circonférence minimum du tronc de ces arbres, mesurée à la plantation et à 1 mètre du sol, doit être de 14 cm s'ils sont plantés en pleine terre et de 12 cm s'ils sont plantés sur dalle.

### **13.3 Dispositions particulières**

Il n'est pas fixé de règle :

- pour les terrains situés à l'angle de plusieurs voies,
- pour les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

### **13.4 Espaces verts à protéger**

Les espaces verts à protéger délimités au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, doivent être préservés et mis en valeur.

Tout aménagement doit préserver sa dominante végétale et les plantations existantes de qualité doivent être conservées ou remplacées par des espèces de qualité équivalente. Seules des constructions légères, telles que des abris de jardin, peuvent y être implantées. La suppression ponctuelle de ces espaces est admise dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace végétalisé de même contenance sur le terrain.

## **ARTICLE 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS**

Le coefficient d'occupation des sols (COS) est fixé à 1,4.

Dans le secteur UDa, le coefficient d'occupation des sols (COS) est fixé à 0,9.

Il n'est pas fixé de règle pour les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

**B2.** Règlement d'urbanisme  
Document mis en compatibilité



**Extrait**

**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vanves**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011*

## ZONE UD

La zone UD correspond aux secteurs destinés principalement aux habitations de type petits collectifs et pavillonnaire. En complément de l'habitat, des activités ponctuelles telles commerces, artisanat, services et équipements collectifs sont présentes.

La composition du tissu urbain est diversifiée dans ses formes urbaines (petits collectifs, maisons de ville, pavillons) et les modalités d'implantations hétérogènes offrent des paysages de rue variés.

### ARTICLE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- 1) les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'industrie, d'hébergement hôtelier et d'exploitations agricoles ou forestières ;
- 2) les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'entrepôt à l'exception de ceux prévus à l'article 2-5) ;
- 1) sur les terrains concernés par un linéaire commercial figurant au plan de zonage, le changement de destination d'un local en rez-de-chaussée vers une destination autre que celles prévues à l'article 2- 2) ;
- 2) les dépôts de véhicules et les garages collectifs de caravanes susceptibles de contenir plus de 9 unités ;
- 3) les dépôts non couverts de matériaux, ferrailles, machines, combustibles solides, déchets ;
- 4) les affouillements et exhaussements du sol non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement ;
- 5) l'ouverture et l'exploitation de carrières.

### ARTICLE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

- 1) les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'artisanat à condition que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec le milieu environnant et permettre d'éviter les nuisances et les dangers éventuels.
- 2) sur les terrains concernés par un linéaire commercial figurant au plan de zonage, les constructions nouvelles dès lors que leur rez-de-chaussée est affecté à des activités commerciales, artisanales ou des constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif. Cette obligation, exception faite des parties communes et des accès nécessaires au fonctionnement de la construction, s'applique sur une profondeur de 10 mètres minimum à compter de la façade de la partie des constructions située le long des voies concernées ;
- 3) les constructions, ouvrages ou travaux à destination de commerce à condition que la surface de vente n'excède pas 300 m<sup>2</sup> ;
- 4) les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers du quartier ou qu'elles soient liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

- 5) les constructions à destination d'entrepôts, à condition qu'elles soient un accompagnement à une activité commerciale ou artisanale présente sur le même terrain, et que la SHON dédiée à l'entrepôt soit inférieure ou égale à un tiers de la SHON totale dédiée à l'activité.

### ARTICLE 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Pour être constructible, un terrain doit être directement desservi par une voie de desserte ou par une emprise aménagée sur fonds voisin et grevée d'une servitude de passage instituée par acte authentique ou par voie judiciaire. Les dimensions et caractéristiques de cette voie ou de cette emprise grevée d'une servitude de passage doivent être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés sur le terrain. Tout projet peut être refusé si les dimensions et les caractéristiques de cette voie ou de cette emprise grevée d'une servitude de passage rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Tout projet peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies de desserte ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

### ARTICLE 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

#### 4.1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

#### 4.2 Assainissement

À l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions en vigueur.

##### 4.2.1 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante, engendrant une production d'eaux usées, doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

Les eaux usées des installations artisanales doivent faire l'objet d'un prétraitement avant rejet dans le réseau collecteur.

##### 4.2.2 Eaux pluviales

Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.

Afin de limiter les apports et le débit de fuite des eaux pluviales provenant de surfaces imperméabilisées vers le réseau public, des techniques dites alternatives doivent être mises en œuvre en priorité sur le terrain (noues, chaussées réservoirs, fossés drainants, bassins, rétention d'eau en terrasse, récupération). Cette disposition ne s'applique pas dans les périmètres d'anciennes carrières délimités par l'arrêté préfectoral du 7 août 1985 et repris dans les Annexes du PLU.

Les rejets dans le réseau collecteur d'eaux pluviales doivent respecter les normes quantitatives et qualitatives du règlement d'assainissement en vigueur.

A la date d'approbation du PLU, le débit de fuite généré à la parcelle, ne doit pas excéder, pour une pluie de retour décennal :

- 2l/s/ha en cas de rejet dans un réseau unitaire

- 10l/s/ha en cas de rejet dans un réseau d'eaux pluviales, sauf dispositions locales particulières (notamment en raison d'insuffisance hydraulique locale ou exutoire aval constitué d'un réseau unitaire).

Tout rejet d'eau provenant des balcons, loggias et terrasses est interdit sur le domaine public. Les «pissettes» surplombant le domaine public sont interdites.

Tout aménagement en surface susceptible d'être souillé par des substances polluantes, particulièrement les aires de stationnement de plus de 10 places, doit être doté d'un dispositif de traitement avant rejet adapté pour garantir une protection efficace de la qualité des eaux.

**NOTA :** La récupération et l'utilisation des eaux pluviales, ainsi que les eaux de toutes autres origines, doivent respecter les exigences de la législation et de la réglementation en la matière, notamment :

- l'arrêté du 21 août 2008, relatif à la récupération des eaux de pluie et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, celui du 17 décembre 2008 relatif au contrôle des installations privatives de distribution d'eau potable, des ouvrages de prélèvement, puits et forages et des ouvrages de récupération des eaux de pluie, et la circulaire du 9 novembre 2009 relative à la mise en œuvre du contrôle des ouvrages de prélèvement, puits et forages, des ouvrages de récupération des eaux de pluie ainsi que des installations privatives de distribution d'eau potable en application de l'arrêté du 17 décembre 2008

- l'article 3.4 du contrat de délégation de service public pour la gestion du service de production et de distribution d'eau potable, et les articles 18 et 21 du Règlement du service du Syndicat des Eaux d'Ile-de-France.

#### 4.3 Réseaux divers

##### 4.3.1 Energies

Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz), de télécommunication (téléphone, câble) doivent être conçus en souterrain sur le terrain.

Doivent être prévues dans les façades ou les clôtures, les réservations pour les coffrets (EDF, GDF), pour l'éclairage public éventuellement et pour les réseaux de télécommunication.

Les dispositifs techniques permettant l'utilisation d'énergies renouvelables sont autorisés en veillant à ce que leur positionnement et les matériaux utilisés assurent une bonne insertion à la construction et limitent leur impact phonique.

##### 4.3.2 Déchets ménagers

A l'exception des nouvelles constructions à destination d'habitation comportant un seul logement et des extensions de constructions existantes à destination d'habitation, toutes les constructions doivent être pourvues de locaux destinés au stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dont les dimensions devront permettre une collecte sélective de ces déchets (cf annexe 2 du règlement).

### ARTICLE 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé

### ARTICLE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

#### 6.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des voies de desserte publiques ou privées et des emprises publiques.

#### 6.2 Dispositions générales

Les constructions peuvent être implantées en tout ou partie :

- soit à l'alignement ou à la limite de fait de la voie privée ou de l'emprise publique,
- soit en recul de l'alignement avec un minimum de 2 mètres, minimum ramené à 1 mètre au-delà d'une hauteur de 6 mètres.

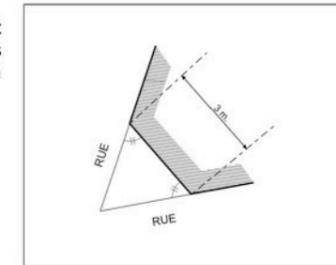
#### 6.3 Dispositions applicables aux terrains situés à l'intersection de voies

Les constructions peuvent être implantées en tout ou partie :

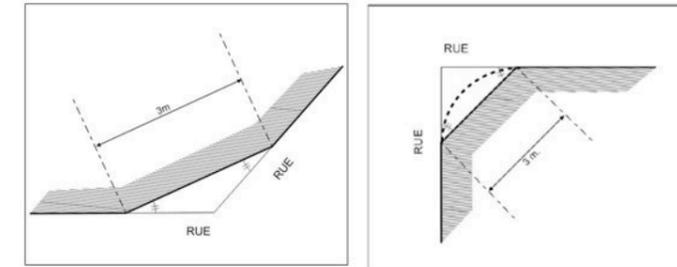
- soit à l'alignement ou à la limite de fait de la voie privée ou de l'emprise publique,
- soit en recul de l'alignement avec un minimum de 2 mètres, minimum ramené à 1 mètre au-delà d'une hauteur de 6 mètres.

Toutefois, à l'angle de voies, un recul partiel est admis ou imposé pour permettre la réalisation de pans coupés tels qu'ils sont définis ci-dessous.

Si l'angle formé est inférieur à 90°, la construction doit obligatoirement présenter un pan coupé de 3 mètres minimum de longueur, sauf indication contraire résultant d'un plan d'alignement ou d'un emplacement réservé.



Si l'angle formé est supérieur ou égal à 90°, la construction peut présenter un pan coupé de 3 mètres minimum de longueur ou un arc de cercle dont les deux extrémités sont reliées par une corde de 3 mètres minimum, sauf indication contraire résultant d'un plan d'alignement ou d'un emplacement réservé.



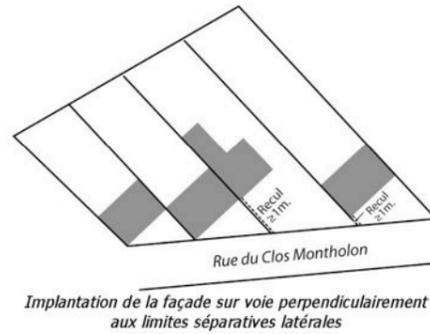
#### 6.4 Disposition applicable rue Gresset

Le long de la rue Gresset, les constructions doivent s'implanter au-delà de la marge de recul minimum reportée au plan de zonage.

#### 6.5 Dispositions applicables dans le secteur UDa

Le long de l'Avenue du Général de Gaulle, les constructions doivent s'implanter au-delà de la marge de recul minimum reportée au plan de zonage, à l'exception des annexes seules autorisées dans la marge de recul.

Le long de la rue du Clos Montholon, les constructions doivent s'implanter de manière à ce que la façade sur voie soit perpendiculaire aux limites séparatives latérales, et que l'angle de ladite façade le plus proche de l'alignement soit implanté soit sur l'alignement, soit avec un recul de 1 mètre minimum.



### 6.6 Dispositions particulières

Une implantation autre peut être autorisée ou imposée dans les cas suivants (notamment dans le but d'une meilleure intégration du projet dans son environnement) :

- 1) Lorsque les constructions édifiées sur les terrains limitrophes sont implantées avec un recul moindre, la construction nouvelle peut être implantée en harmonie avec le recul des constructions environnantes.
- 2) Lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation ou d'amélioration de constructions existantes, ces travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs existants.
- 3) Lorsqu'il s'agit de constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectifs, celles-ci peuvent être implantées en tout ou partie soit à l'alignement, soit en recul avec un minimum de 1 mètre.
- 4) Lorsqu'un mur de soutènement d'une hauteur supérieure ou égale à 2 mètres est présent au droit du terrain, les constructions peuvent être implantées en tout ou partie soit à l'alignement, soit en recul avec un minimum de 1 mètre.
- 5) Lorsqu'il s'agit de locaux techniques liés à la sécurité, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, ceux-ci peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul avec un minimum de 1 mètre.

## ARTICLE 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

### 7.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article régissent l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives du terrain, c'est-à-dire les limites latérales et de fond du terrain.

### 7.2 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

**Dans une bande de 20 mètres** comptés à partir de l'alignement ou de la limite de fait de la voie privée ou de l'emprise publique, les constructions, en tout ou partie, peuvent être implantées sur les limites séparatives. En cas de retrait, celui-ci doit respecter les distances prévues au paragraphe 7.3.

**Au-delà de la bande de 20 mètres** comptés à partir de l'alignement ou de la limite de fait de la voie privée ou de l'emprise publique, les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives dans le respect des distances prévues au paragraphe 7.3, sauf si la construction projetée s'adosse à une construction existante en bon état et de dimensions égales ou supérieures sur le terrain voisin.

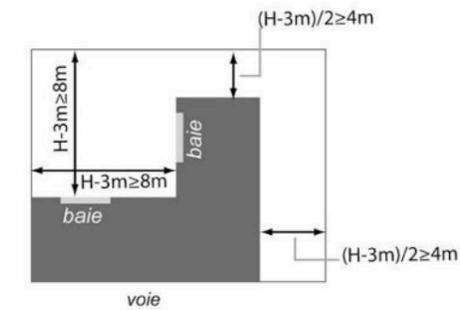
**Dans le secteur UDa, la bande de 20 mètres** est définie à compter de la marge de recul minimum reportée au plan de zonage. **Au-delà de la bande de 20 mètres**, les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives dans le respect des distances prévues au paragraphe 7.3.

### 7.3 Calcul des retraits

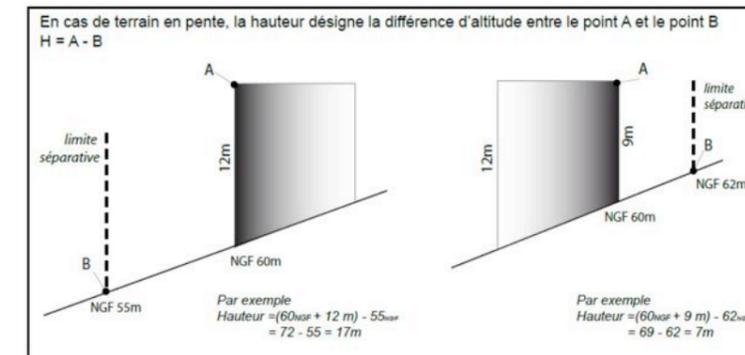
Le retrait est mesuré perpendiculairement à compter de tout point de chaque partie de construction comportant ou non des baies jusqu'au point de la limite séparative qui en est le plus proche.

En tout point d'une partie de construction comportant des baies, le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la partie de construction en ce point diminuée de 3 mètres (H-3m), avec un minimum de 8 mètres.

En tout point d'une partie de construction ne comportant pas de baie, le retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la partie de construction en ce point diminuée de 3 mètres ((H-3m)/2), avec un minimum de 4 mètres.



Pour le calcul des retraits, la hauteur désigne la différence d'altitude entre le point de la construction ou partie de construction concernée et le point de la limite séparative le plus proche pris au niveau du fonds voisin.



### 7.4 Dispositions particulières

L'implantation des constructions ne tient pas compte de la bande de 20 mètres comptés à partir de l'alignement ou de la limite de fait de la voie privée ou de l'emprise publique et le calcul des retraits peut être différent dans les cas suivants :

- 1) Lorsqu'il s'agit de travaux d'extension ou de surélévation d'une construction existante implantée sur limite séparative ou avec un retrait moindre, ceux-ci peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante. Toutefois, aucune baie nouvelle ou agrandissement de baie existante ne peut être réalisé sans respecter les retraits prévus ci-dessus.
- 2) Lorsqu'il existe une servitude de cour commune, au sens de l'article L.471-1 du code de l'urbanisme, les retraits prévus ci-dessus se calculent par rapport à la limite opposée de la cour commune.

- 3) Lorsqu'il s'agit d'une annexe ou de locaux techniques liés aux différents réseaux, à la sécurité, à un service public, à la voirie, à la gestion des eaux, à la protection phonique ou à la distribution d'énergie, ces constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives dès lors que celles-ci ne comportent pas de baie en limite.
- 4) Lorsqu'il s'agit de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, celles-ci peuvent être implantées en tout ou partie sur les limites séparatives ou en retrait. Dans ce cas, le retrait doit être au moins égal à 4 mètres.

## ARTICLE 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MEME PROPRIETE

### 8.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs constructions non contiguës sur un même terrain.

### 8.2 Règle générale

En tout point de chaque partie de construction, la distance mesurée perpendiculairement à celui-ci et le séparant du point le plus proche d'une autre partie de construction non contiguë doit être au moins égale :

- à la hauteur diminuée de 3 mètres de la partie de construction la plus haute (H-3m), dans le cas où l'une au moins des deux constructions ou parties de constructions concernées comporte des baies, avec un minimum de 8 m ;
- à la moitié de la hauteur diminuée de 3 mètres de la partie de construction la plus haute ((H-3m)/2), avec un minimum de 4 mètres dans le cas où les deux constructions ou parties de constructions concernées ne comportent aucune baie.

### 8.3 Dispositions particulières

Lorsqu'il s'agit de travaux d'extension ou de surélévation d'une construction existante implantée avec une distance moindre, ceux-ci peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante. Toutefois, aucune baie nouvelle ou agrandissement de baie existante ne peut être réalisé sans respecter les distances prévues au paragraphe 8.2.

Il n'est pas fixé de règle :

- dès lors que l'une des constructions est une annexe ;
- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 50% de la superficie du terrain, pourcentage ramené à 40% dans le secteur UDa.

Pour les terrains dont la superficie est inférieure ou égale à 200m<sup>2</sup>, l'emprise au sol des constructions peut atteindre 80% de la superficie du terrain.

L'emprise au sol n'est pas réglementée pour :

- les terrains situés à l'angle de plusieurs voies
- les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

### 10.1 Champ d'application

La hauteur maximale des constructions est mesurée à compter du terrain naturel jusqu'au point le plus haut de la construction.

Les ouvrages tels que souches de cheminées et de ventilation, antennes, machineries d'ascenseur, locaux techniques ne sont pas comptés dans le calcul des hauteurs dès lors qu'ils sont implantés en retrait de 3 mètres minimum des façades et qu'ils n'excèdent pas une hauteur de 3,50 mètres.

Les dispositifs de production d'énergie renouvelable dès lors qu'ils ont une hauteur inférieure à 3,50 mètres et les garde-corps de sécurité en partie ajourés implantés en toiture-terrasse dès lors qu'ils n'excèdent pas une hauteur de 1,20 mètre ne sont pas comptés dans le calcul des hauteurs.

Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée en tout point de la construction à partir du terrain naturel.

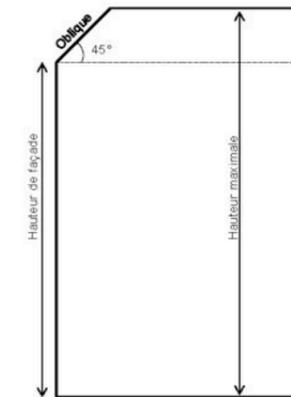
### 10.2 Règle générale

La hauteur maximale des constructions est limitée à 12 mètres.

### 10.3 Dispositions particulières

Pour favoriser l'ensoleillement, si la voie publique ou privée ou l'emprise publique présente au droit du terrain a une largeur inférieure ou égale à 12 mètres mais supérieure à 5 mètres, et que la construction projetée s'implante à l'alignement alors celle-ci doit s'inscrire dans un gabarit défini par les règles cumulatives suivantes :

- une hauteur de façade sur voie de 9 mètres maximum ;
- surmontée d'une ligne oblique à 45° ;
- limitée par une hauteur maximale de 12 mètres.



Définition du gabarit

Si la voie publique ou privée ou l'emprise publique présente au droit du terrain a une largeur inférieure ou égale à 5 mètres, la hauteur de chaque point de la construction ne pourra être supérieure à la distance mesurée perpendiculairement de ce point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé sans pouvoir excéder la hauteur maximale de 12 mètres.

A l'angle des îlots limités par des voies d'inégales largeurs, la hauteur maximale autorisée sur la voie la plus large peut être retournée dans la voie la plus étroite sur une distance au plus égale à 15 mètres, mesurée à partir de l'alignement actuel ou projeté sur la voie la plus large.

Pour les annexes, la hauteur maximale est limitée à 3,50 mètres en cas d'une toiture à pentes et à 2,80 mètres en cas d'une toiture-terrasse ou à simple pente.

## ARTICLE 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

### 11.1 Règle générale

En référence à l'article R.111-21 du code de l'urbanisme, la situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés au « caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales ».

### 11.2 Aménagement des constructions existantes

#### 11.2.1 Principes généraux

Dès lors qu'une construction présente un intérêt architectural au regard notamment de son ancienneté, des matériaux constructifs employés, de sa composition, de son ordonnancement, tous travaux réalisés, y compris les ravalements, doivent mettre en valeur les caractéristiques de ladite construction. Toutefois, cela ne fait pas obstacle à la réalisation d'extension de conception architecturale contemporaine.

#### 11.2.2 Matériaux et aspect des façades

Les pierres de taille, les meulières ou les briques pleines ne peuvent être recouvertes d'enduit ou de peinture, sauf si des contraintes techniques le justifient.

Les matériaux bruts (parpaings, béton, carreaux de plâtre, briques creuses...) destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent pas être laissés apparents. Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné ou fibrociment sont interdites.

Les éléments d'ornementation existants (modénatures, encadrements, corniches, volets battants, céramique de façade, ...) doivent être conservés et restaurés.

En cas d'extension d'une construction dont les ouvertures comportent des volets battants, les ouvertures réalisées dans le cadre de l'extension doivent également être dotées de volets battants.

Les coffrets de volet roulant sont interdits en façade.

### 11.3 Constructions nouvelles

#### 11.3.1 Façades et pignons

Toutes les façades des constructions, y compris les murs pignons créés ou découverts doivent être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec leur contexte.

Les matériaux bruts (parpaings, béton, carreaux de plâtre...), destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent pas être laissés apparents.

Les devantures commerciales doivent être conçues en harmonie avec la composition de la façade de la construction, et notamment dans les proportions des ouvertures de vitrine, les matériaux employés et les couleurs choisies.

Dans le cas d'une construction portant sur plusieurs terrains, le rythme de façade sur rue doit s'harmoniser avec celui des constructions du tissu environnant et des séquences de façades doivent être recherchées, notamment pour rappeler la trame parcellaire ancienne.

Les coffrets de volet roulant sont interdits en façade.

#### 11.3.2 Toitures

Les matériaux d'aspect tôle ondulée, papier goudronné, plastique ondulé et fibrociment sont interdits.

### 11.4 Clôtures

#### 11.4.1 Traitement entre l'espace public et les constructions

Dans le cas de constructions implantées en recul de l'alignement, l'espace compris entre la construction et l'alignement doit être traité de façon à participer à la composition du paysage urbain. Dans le cas où cet espace n'est pas clos, il doit recevoir un traitement compatible avec celui de la l'emprise publique ou de la voie, toutefois, l'alignement doit être matérialisé.

#### 11.4.2 Clôtures

Les clôtures sur voie publique ou privée et sur emprise publique participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière en respectant une harmonie avec les clôtures existantes à proximité.

Pour les constructions destinées en partie ou en totalité à de l'habitation, les clôtures situées à l'alignement ne peuvent pas comporter de parties pleines sur une hauteur supérieure à 1 mètre, comptée à partir du terrain naturel.

Les clôtures situées sur limites séparatives ne doivent pas excéder une hauteur totale de 2 mètres comptée à partir du terrain naturel. Dans le cas de terrain en pente, la hauteur moyenne de la clôture ne doit pas excéder 2 mètres comptée à partir du terrain naturel.

Les clôtures situées sur limites séparatives doivent être en priorité constituées d'un écran végétal doublé ou non d'un grillage incorporé à la haie afin de permettre des continuités végétales et écologiques.

### 11.5 Dispositions diverses

#### 11.5.1 Energies renouvelables

Les dispositifs techniques permettant la production d'énergies renouvelables sont autorisés en veillant à leur bonne insertion à la construction.

#### 11.5.2 Antennes et éléments de superstructure

Les installations techniques établies en toiture (gainés, souches, antennes, machineries, caissons, canalisations, ...), doivent être dissimulées, regroupées et faire l'objet d'un traitement assurant leur meilleure intégration visuelle.

Les antennes d'émission ou de réception (radios, téléphones, télévisions), y compris les paraboles, doivent être intégrées dans la conception des constructions et être installées, le cas échéant, dans le cadre d'antennes collectives. Leur installation devra s'accompagner de dispositions visant à les rendre le moins visibles possible depuis la rue.

#### 11.5.3 Locaux annexes et équipements techniques

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres doivent être intégrés dans les constructions ou les clôtures selon une logique de dissimulation qui tient compte des modénatures et des matériaux constructifs et doivent rester accessibles.

Les locaux techniques doivent être intégrés dans la composition architecturale des constructions et de leurs espaces extérieurs.

Les annexes doivent être traitées avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec les matériaux employés.

## ARTICLE 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies.

Lors de toute opération de construction, d'extension, d'aménagement et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes.

### 12.1 Normes minimales de stationnement automobile pour les nouvelles constructions

#### 12.1.1 Pour les constructions à destination d'habitation

- 1 place par logement ;
- 0,5 place par logement pour les constructions de logements locatifs ou en accession à la propriété bénéficiant d'un prêt aidé de l'Etat.
- 1 place pour 8 chambres pour les résidences d'étudiants, les résidences de personnes âgées, de personnes dépendantes et de personnes handicapées

*12.1.2 Pour les constructions à destination d'artisanat, de commerces, de bureaux*

- Aucune place n'est requise pour les constructions inférieures à 300m<sup>2</sup> de SHON
- Pour les constructions de 300 m<sup>2</sup> de SHON et plus, 1 place de stationnement par tranche de 300 m<sup>2</sup> de SHON.

*12.1.3 Pour les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif*

- 1 place pour 200 m<sup>2</sup> de SHON, sauf application de la disposition particulière ci-après.
- Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, les capacités de stationnement seront appréciées en fonction des besoins estimés.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-dessus, il y a lieu de retenir les normes applicables à la destination la plus proche de celle de la construction projetée.

**12.2 Normes minimales de stationnement automobile pour les constructions existantes**

*12.2.1 Pour les extensions et réhabilitation de construction sans changement de destination*

L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration de constructions affectées à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface hors œuvre nette, dans la limite d'un plafond de 50 % de la surface hors œuvre nette existant avant le commencement des travaux.

En cas d'extension entraînant la création d'un ou plusieurs logements, le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte le nombre de logements créés, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

En cas d'extension d'une construction ayant une destination autre que l'habitat, le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant en compte la superficie totale de la construction après extension.

*12.2.2 Pour les changements de destination*

Le nombre de places exigé est celui prévu au paragraphe 12-1 ci-dessus.

**12.3 Modalités de calcul et de réalisation des places de stationnement automobile**

Lorsque les normes de stationnement sont exprimées par tranche, le nombre de places est calculé en proportionnalité. Dès lors que la décimale est supérieure ou égale à 5, il convient d'arrondir à la norme supérieure.

Pour les constructions à destination d'habitation et de bureaux, nécessitant la réalisation de plus de 2 places de stationnement, 75% des places de stationnement exigées doivent être réalisées en sous-sol.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement.

Les places de stationnement ne peuvent avoir une largeur inférieure à 2,50 mètres.

**12.4 En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement automobile**

En cas de difficultés, justifiées par des raisons techniques, architecturales ou patrimoniales, d'aménager sur le terrain d'assiette de l'opération, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

En l'absence d'un tel parc, le pétitionnaire peut être tenu de verser une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement dans les conditions définies par l'article L.332-7-1 du code de l'urbanisme.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

**12.5 Le stationnement des deux roues**

Pour les constructions nouvelles à destination d'habitat comportant plus de 2 logements :

- un local couvert, clos et aisément accessible doit être aménagé pour stationner les vélos. Ce local doit être d'une superficie au moins égale à 2,5% de la SHON, avec un minimum de 5 m<sup>2</sup>.
- un espace réservé au stationnement des deux roues motorisées doit être aménagé au sein des aires de stationnement. Cet espace doit être d'une superficie au moins égale à 1% de la SHON, avec un minimum de 10 m<sup>2</sup>.

Pour les constructions nouvelles à destination de bureaux :

- un local couvert, clos et aisément accessible doit être aménagé pour stationner les vélos. Ce local doit être d'une superficie au moins égale à 1% de la SHON, avec un minimum de 5 m<sup>2</sup>.
- un espace réservé au stationnement des deux roues motorisées doit être aménagé. Cet espace doit être d'une superficie au moins égale à 2% de la SHON, avec un minimum de 10 m<sup>2</sup>.

Pour les constructions nouvelles à destination de services publics ou d'intérêt collectif, les besoins seront appréciés en fonction des besoins propres à chaque équipement.

**ARTICLE 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS**

**13.1 Traitement des espaces libres**

Les espaces libres aux abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, aires de stationnement...), leur traitement doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- de l'organisation du bâti sur le terrain afin qu'ils ne soient pas uniquement le négatif de l'emprise des constructions mais qu'ils soient conçus comme un accompagnement ou un prolongement des constructions ;
- de la composition des espaces libres voisins, afin de participer à une mise en valeur globale ;
- de la topographie, de la géologie et de la configuration du terrain afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain, notamment pour répondre à des problématiques de ruissellement et d'aménagement paysagé de qualité.

**13.2 Règle générale**

Des espaces verts doivent être aménagés sur au moins 20% de la superficie du terrain, pourcentage porté à 30% dans le secteur UDa.

Pour les terrains dont la superficie est inférieure ou égale à 200m<sup>2</sup>, des espaces verts doivent être aménagés sur au moins 10% de la superficie du terrain.

Les surfaces aménagées en toitures- terrasses végétalisées sont comptabilisées à hauteur de 50% de leur superficie dans le calcul des superficies d'espaces verts.

La moitié, au moins, de la superficie des espaces verts doit demeurer en pleine terre.

Pour être comptabilisés, les espaces verts sur dalle doivent avoir une épaisseur minimale de terre végétale de 30 cm pour la plantation de gazon et de 1 mètre pour toute autre plantation.

Il doit être planté au minimum 1 arbre par tranche complète de 100 m<sup>2</sup> d'espace vert. La circonférence minimum du tronc de ces arbres, mesurée à la plantation et à 1 mètre du sol, doit être de 14 cm s'ils sont plantés en pleine terre et de 12 cm s'ils sont plantés sur dalle.

### **13.3 Dispositions particulières**

Il n'est pas fixé de règle :

- pour les terrains situés à l'angle de plusieurs voies,
- pour les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

### **13.4 Espaces verts à protéger**

Les espaces verts à protéger délimités au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, doivent être préservés et mis en valeur.

Tout aménagement doit préserver sa dominante végétale et les plantations existantes de qualité doivent être conservées ou remplacées par des espèces de qualité équivalente. Seules des constructions légères, telles que des abris de jardin, peuvent y être implantées. La suppression ponctuelle de ces espaces est admise dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace végétalisé de même contenance sur le terrain.

## **ARTICLE 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS**

Le coefficient d'occupation des sols (COS) est fixé à 1,4.

Dans le secteur UDa, le coefficient d'occupation des sols (COS) est fixé à 0,9.

Il n'est pas fixé de règle pour les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.





**Société du Grand Paris**  
Immeuble « Le Cézanne »  
30, avenue des Fruitiers  
93200 Saint-Denis

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)