

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 1.1.5

Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de **Clamart**

Sommaire

1	Préambule	5	
2	Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme	9	
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	
3	Présentation générale du projet et de son contexte	15	
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 programme d'ensemble	17	
3.2.2	Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres	19	
3.2.3	Présentation technique du projet	19	
3.2.4	Présentation du projet sur la ville de Clamart	20	
4	Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune	23	
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 : les zones traversées	25	
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	25	
4.2.3	Les contraintes réglementaires	27	
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	27	
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	28	
4.3.3	Evolutions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables induites par le projet	28	
4.3.4	Evolutions du règlement induites par le projet	29	
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	39	
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 Preambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de CLAMART, 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^{er} 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 CLAMART 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 CLAMART est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 9 novembre 2005.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière avant la réunion d'examen conjoint portant sur une modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 28 mars 2012.

Ainsi, le document d'urbanisme de CLAMART 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 CLAMART ne fait pas partie d'un périmètre de Schéma Directeur ni de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

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 une réunion d'examen conjoint en octobre 2012 (PV joint en annexe).

Postérieurement à la tenue de cette réunion, le PLU de la commune de Clamart a fait l'objet d'une procédure de modification, approuvée par le Conseil Municipal le 24 avril 2013. Cette évolution a porté sur certaines dispositions visées par la présente procédure de mise en compatibilité, sans en remettre en cause le contenu et sans toutefois créer de nouveaux points d'incompatibilité. 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 textes¹, 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 CLAMART. **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 CLAMART. 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 CLAMART 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.

¹ 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 CLAMART.

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 CLAMART 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 du **Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)**, portant sur les éléments de la politique de la collectivité en matière d'aménagement qui pourraient interférer avec le projet et avoir pour effets de compromettre ou de rendre plus onéreuse sa réalisation. 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^{er} 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

3.2.1 Le programme d'ensemble

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 d'enseignement supérieur.

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.

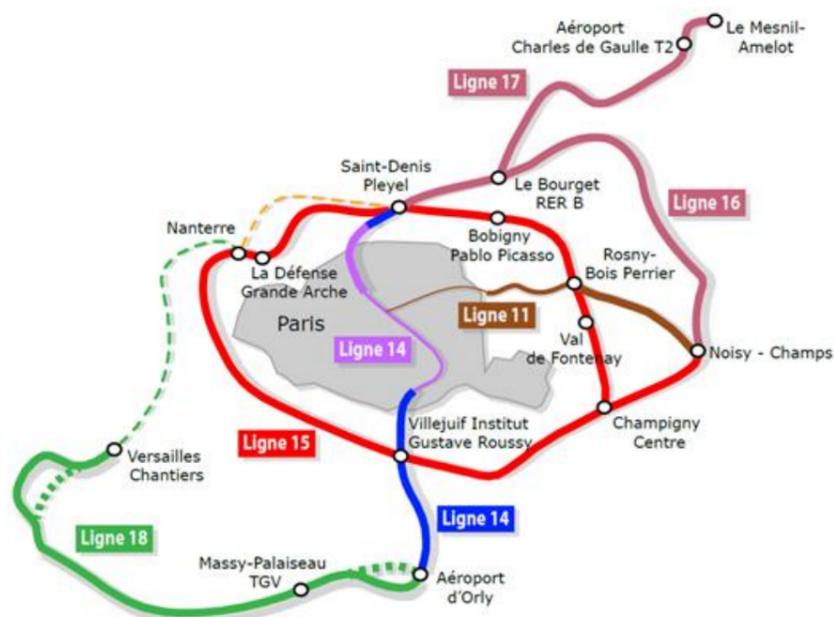
Les deux maîtres d'ouvrage, Société du Grand Paris et STIF, favorisent les choix de conception de nature à préserver l'avenir et à autoriser des évolutions dans la structure d'exploitation du réseau. Ces choix de conception amènent à identifier des dispositions dites d'« interopérabilité », qui concernent 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 »

3.2.2 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.

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 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.

3.2.3.2 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 m² et 2 000 m² 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.

3.2.3.3 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 m² et 40 m².

- 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'épuisement² 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 redressement³ 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.

3.2.3.4 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.

3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Clamart

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CLAMART sur une longueur totale d'environ 300 mètres.

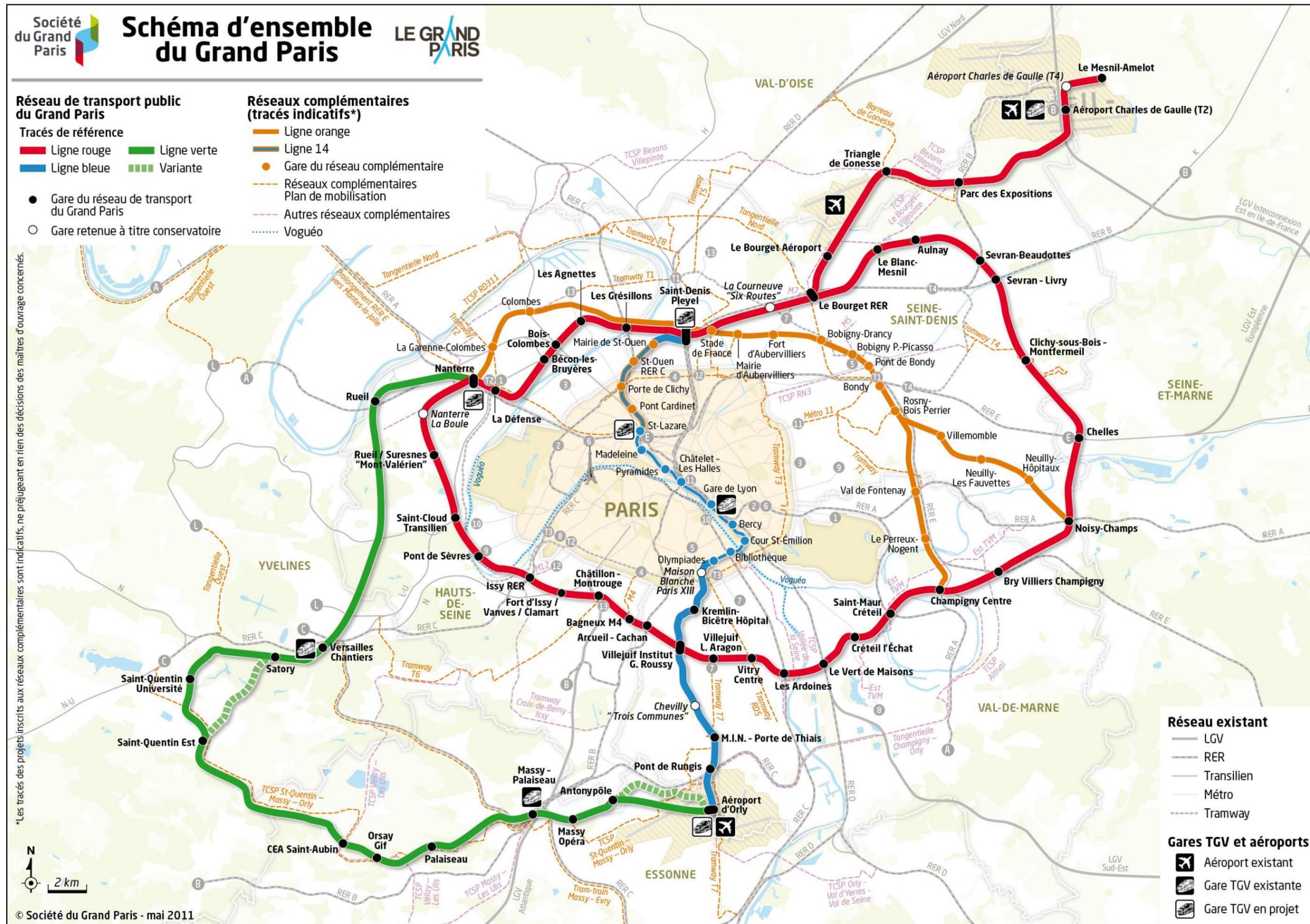
Après avoir traversé en souterrain un étroit secteur pavillonnaire, l'infrastructure concerne ensuite des emprises ferroviaires puis un site accueillant des activités économiques. Le tunnel quitte CLAMART après avoir longé d'autres zones d'habitat.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » à proximité de la place de la Gare et de l'intersection entre l'avenue Jean Jaurès et la rue du Clos Montholon.

² 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.

³ Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fournit 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.

Par ailleurs, 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 SDRIF.

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

La ville de CLAMART ne fait pas partie d'un périmètre de Schéma Directeur ni de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

4.2 Le PLU en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CLAMART sur une longueur totale d'environ 300 mètres.

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

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante de transport en tunnel.
- D'autre part, par la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » (et ses emprises souterraines) à proximité de la place de la Gare et de l'intersection entre l'avenue Jean Jaurès et la rue du Clos Montholon.

Le projet est implanté sur cinq zones urbaines distinctes du PLU de la ville de CLAMART.

4.2.1.1 La zone UA

La zone UA est traversée sur une section d'environ 45 mètres en limite Nord-Est de la commune au niveau du boulevard des Frères Vigouroux et de l'impasse de Vanves.

Le Rapport de présentation précise que « **la zone UA correspond principalement au centre urbain traditionnel.** Elle reçoit, de façon complémentaire à l'habitat, les activités tels que commerces, artisanat, bureaux, services et équipements collectifs. La zone UA concerne notamment [...] les quartiers suivants la partie centrale du quartier de la Gare aux abords des avenues Jean Jaurès et Victor Hugo ».

4.2.1.2 La zone UB

Cette deuxième zone urbaine est impactée à la fois par une section de l'infrastructure courante de transport en tunnel sur 25 m environ et par la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » (et ses emprises souterraines) à l'intersection de l'avenue Jean Jaurès et de la rue du Clos Montholon.

Le Rapport de présentation précise que « **la zone UB correspond aux secteurs où la mixité des fonctions est recherchée** entre habitat (de type collectif et individuel) et activités, essentiellement de type tertiaire. Les commerces, services et équipements collectifs y sont également autorisés de manière à renforcer cette diversité des fonctions. La zone UB concerne notamment [...] les quartiers suivants un secteur situé de part et d'autre de la voie ferrée dans le quartier de la Gare. »

4.2.1.3 La zone UE

Cette troisième zone est concernée par une section de l'infrastructure courante souterraine, en limite communale avec Malakoff, sur une longueur totale d'environ 160 mètres :

Le Rapport de présentation précise que « **la zone UE correspond aux secteurs destinés principalement aux habitations isolées ou groupées de type pavillonnaire.** Cette zone permet de recevoir, en complément de l'habitat, les activités telles que commerces, artisanat, services et équipements collectifs. Les bureaux ne sont autorisés que pour des locaux de surface hors œuvre nette inférieure à 100 m² ».

4.2.1.4 La zone UF

La zone urbaine UF concernée par une section de l'infrastructure courante souterraine (sur 95 m environ), et une partie des emprises souterraines de la gare, se situe au Nord-Est de la commune, aux abords de la place de la Gare, entre la voie ferrée de Paris-Montparnasse à Versailles et le boulevard des Frères Vigouroux.

Le Rapport de présentation précise que « **la zone UF est une zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts et d'activités tertiaires** ».

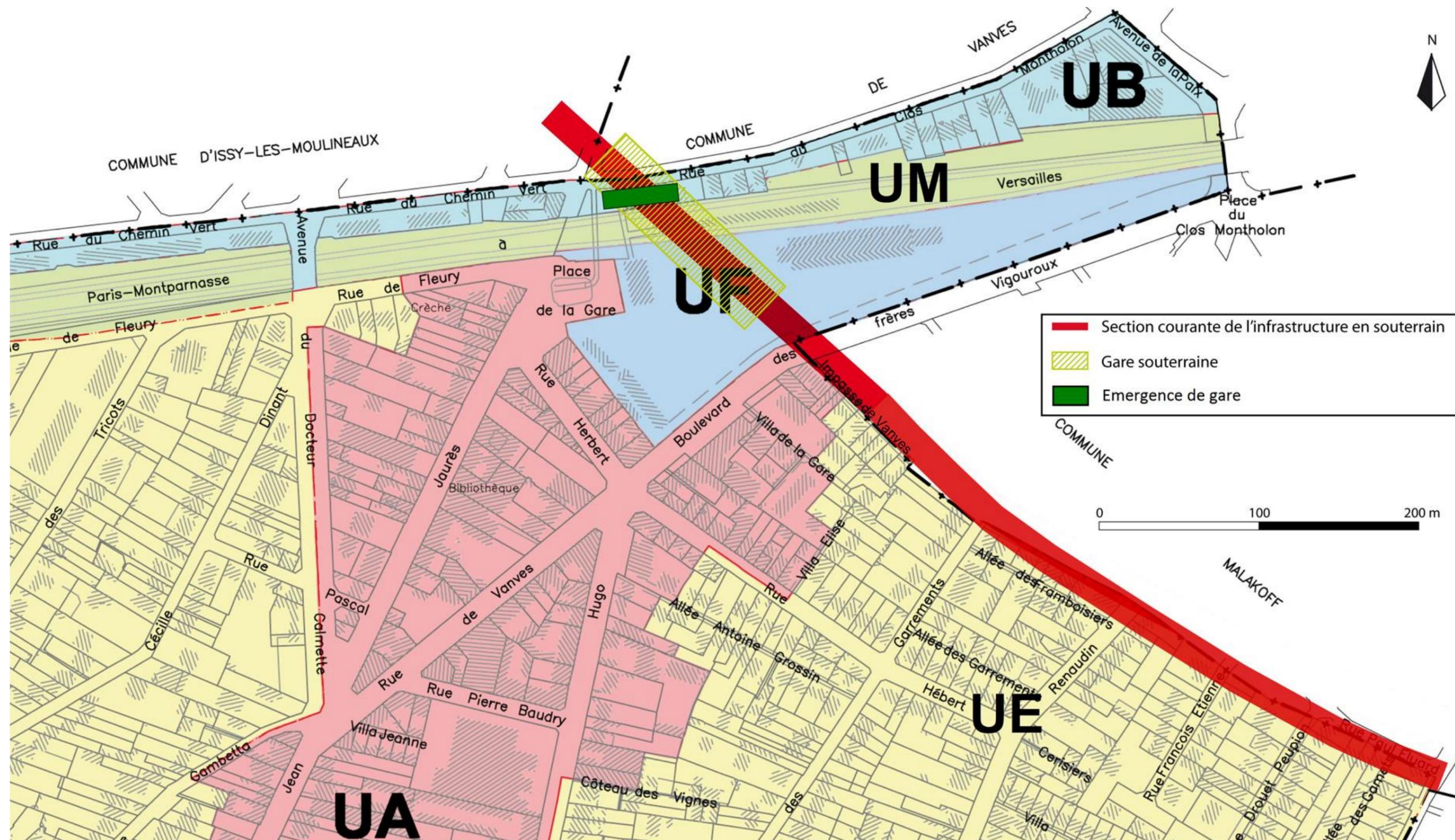
4.2.1.5 La zone UM

La zone urbaine UM est traversée par une section de l'infrastructure courante souterraine (sur 30 m environ). Cette zone « **délimite le domaine ferroviaire, situé au nord de la commune** ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

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

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



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

4.2.3 Les contraintes réglementaires

4.2.3.1 Les servitudes d'utilité publique

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par cinq servitudes d'utilité publique :

- Emprises ferroviaires en bordure desquelles s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer.
- Zone de protection radioélectrique Centre de Malakoff / Fort de Vanves.
- Doublement de l'émissaire Sud Ø 3600mm.
- Câble PTT / TRN.
- Zone de dégagement des aérodromes.

Toutefois, seules les servitudes imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol sont à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain.

Néanmoins, pour l'émergence de la gare, les servitudes de surface sont également à prendre en compte.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

4.2.3.2 Les autres contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est impactée par une contrainte réglementaire : l'alignement approuvé n°2 du département des Hauts-de-Seine concernant la partie Sud du boulevard des Frères Vigouroux.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces contraintes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport du Grand Paris.

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le PADD prend en compte la nécessité de développer le réseau de transports en commun.

L'infrastructure doit en outre constituer l'un des piliers du réaménagement du quartier de la Gare.

Dans le volet « *Déplacements* », le document souligne plusieurs objectifs :

« *L'objectif de la commune, doit se centrer sur une amélioration de la desserte des transports en commun dans le but d'améliorer la qualité de vie, de renforcer la sécurité urbaine et de protéger l'environnement en donnant plus de places aux modes doux de circulation (transports en commun, marche à pied, cyclistes, covoiturage)* ». (...)

« 1. Améliorer la desserte des transports en commun

– Développer le réseau, afin d'améliorer les liaisons inter quartiers, notamment entre la Gare, Percy, le Centre et les quartiers du plateau. Cette mesure implique la création de nouveaux réseaux de bus, et une augmentation de la fréquence des passages des lignes existantes.

– Assurer les correspondances entre le tramway et le reste de la commune. »

Toutefois, le projet de réseau de transport public du Grand Paris n'est pas explicitement mentionné dans cette partie du PADD qui renvoie essentiellement au projet de tramway.

Par conséquent, il convient de mettre en compatibilité le PADD en y mentionnant de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU en vigueur de la ville de CLAMART 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 CLAMART 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 reprise du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet.**
- **La réécriture de la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées 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 CLAMART donne une définition des CINASPIC suffisamment large pour 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 « C- Les déplacements » sera inséré le texte suivant après la partie consacrée au projet de 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 » 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 CLAMART

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CLAMART sur une longueur totale d'environ 300 mètres.

Après avoir traversé en souterrain un étroit secteur pavillonnaire, l'infrastructure concerne ensuite des emprises ferroviaires puis un site accueillant des activités économiques. Le tunnel quitte CLAMART après avoir longé d'autres zones d'habitat.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » à proximité de la place de la Gare et de l'intersection entre l'avenue Jean Jaurès et la rue du Clos Montholon.

* **Nota :** La procédure de modification du PLU de Clamart approuvée par le Conseil Municipal le 24 avril 2013 a intégré ces éléments relatifs au projet de réseau de transport public du Grand Paris, au sein du Chapitre « C – Les Déplacements » du rapport de présentation.

Exposé des motifs des changements apportés**

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

du 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 Projet d'Aménagement et de Développement Durables induites par le projet

Le PADD de la Ville de CLAMART n'intègre pas de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le volet « Déplacements » sera modifié afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte modifié sera le suivant ******* :

« 1. Améliorer la desserte des transports en commun

– Développer le réseau, afin d'améliorer les liaisons inter quartiers, notamment entre la Gare, Percy, le Centre et les quartiers du plateau. Cette mesure implique la création de nouveaux réseaux de bus, et une augmentation de la fréquence des passages des lignes existantes.

– Accueillir la nouvelle gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » du réseau de transport public du Grand Paris.

– Assurer les correspondances entre la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart », la gare transilien de Clamart, le tramway et le reste de la commune. »

***** Nota :** La procédure de modification du PLU de Clamart approuvée par le Conseil Municipal le 24 avril 2013 a intégré ces éléments relatifs au projet de réseau de transport public du Grand Paris, au sein du volet « Déplacements » du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

4.3.4 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 toutes les zones traversées 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 seront localisées l'émergence de la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » ou ses emprises souterraines, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés 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 » :

- L'article 5 « Caractéristiques des terrains ».
- L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
- L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
- L'article 9 « Emprise au sol ».
- L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
- L'article 12 « Stationnements et espaces libres ».
- L'article 13 « Espaces libres et plantations ».
- L'article 14 « Coefficient d'Occupation du Sol ».

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>Définition des CINASPIC dans le règlement</p>	<p>Une définition figure dans l'annexe 1 « <i>Liste des définitions</i> » du règlement :</p> <p>« <i>CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES PUBLICS OU D'INTERET COLLECTIF RECONNUS D'UTILITE PUBLIQUE</i></p> <p><i>Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes:</i></p> <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transports, postes, fluides, énergie, télécommunications, ...) et aux services urbains (voirie, assainissement, traitement des déchets, centres cuiseurs...).</i> <p>[...] ».</p> <p>Cette liste fait donc apparaître explicitement les réseaux de transports. Le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve donc sa place sans que l'on ait besoin de l'amender.</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
UA	Art. 1	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UA 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, ainsi que les affouillements qui leur sont nécessaires.</p> <p>L'article UA 1 interdit notamment les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>« 1.4 - Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation visés à la section III des Chapitres Ier et V du Titre II du livre IV du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction. ».</p> <p>Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 2	<p>L'article UA 2 rappelle que les occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions particulières.</p> <p>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</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
UB	Art. 1	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UB 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, ainsi que les affouillements et les ICPE qui leurs sont nécessaires.</p> <p>L'article UB 1 interdit notamment les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>«1.1 - L'implantation et l'extension des installations classées sauf celles prévues à l'article UB 2.</p> <p>[...]</p> <p>1.3 - Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation visés à la section III des Chapitres Ier et V du Titre II du livre IV du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction. [...]</p> <p>Concernant les ICPE, il convient de vérifier que l'article 2 autorise bien le projet ou de le compléter en ce sens pour que celles liées au projet ne soient pas interdites à l'article 1.</p> <p>Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 2	<p>L'article UB 2 rappelle que les occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions particulières.</p> <p>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article UB 1, il est donc implicitement autorisé.</p> <p>Dans ce même article, l'alinéa 2-1 indique que sont autorisées « l'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone, tels que boulangeries, laveries, drogueries, dépôts d'hydrocarbures liés à des garages ou stations-service, chaufferies, climatisations, parcs de stationnement, ou les installations nécessaires au réseau de transport public ferroviaire, qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels.» *</p> <p>Les ICPE autorisées dans la zone ne concernent donc, dans l'esprit du rédacteur, que les services et commerces qui peuvent être régis par cette réglementation (pressing, boulangeries...). Il est donc nécessaire d'élargir le champ d'application de l'alinéa 2.1. aux installations du futur réseau de transport public du Grand Paris présents dans la gare qui relèvent de ladite réglementation.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>L'alinéa 2.1. est complété de la manière suivante :</p> <p>2.1 - L'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone, tels que boulangeries, laveries, drogueries, dépôts d'hydrocarbures liés à des garages ou stations-service, chaufferies, climatisations, parcs de stationnement, ou les installations nécessaires au réseau de transport public ferroviaire, ou les installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels. » *</p>
	Art. 5	<p>L'article UB 5 indique : « Il n'est pas fixé de règle. »</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 6	<p>L'article UB 6 apporte les éléments suivants : **</p> <p>«6.1 - Les constructions peuvent être implantées soit à l'alignement soit en retrait des voies.</p> <p>En cas de retrait, ces constructions doivent être implantées à 6 mètres minimum de l'axe de la voie. (...)</p> <p>6.2 - Pour les constructions neuves, les propriétés situées à l'angle de deux voies ouvertes à la circulation publique supporteront un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 5 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes».</p> <p>Les éléments de projet respecteront ces dispositions.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

* La rédaction de l'article 2 de la zone UB a été modifiée par la procédure de modification du PLU approuvée le 24/04/2013 par le Conseil Municipal de Clamart. Cette modification de la formulation du règlement, sans incidences sur le contenu réglementaire de la présente procédure de mise en compatibilité, est insérée en bleu dans le présent tableau.

** La rédaction de l'article 6 de la zone UB a été modifiée par la procédure de modification du PLU approuvée le 24/04/2013 par le Conseil Municipal de Clamart. La modification de la rédaction de l'article 6 est sans incidences sur le contenu de la présente procédure de mise en compatibilité.

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
<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 24px;">UB</p>	<p>Art. 7</p>	<p>L'article UB 7 indique :</p> <p>« 7.1 – Implantation des constructions en limite séparative</p> <p>7.1.1 - Pour les terrains dont la largeur est ≤ à 9 mètres au droit de la construction.</p> <p>Dans une bande de 30 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur : les constructions sur les limites séparatives joignant l'alignement sont obligatoires.</p> <p>Au-delà de la bande de 30 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur : les constructions devront être implantées en retrait des limites séparatives.</p> <p>Le retrait devra être égal par rapport à la limite séparative à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales, - 3 mètres au minimum en tout point du bâtiment (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire) <p>[...]</p> <p>7.1.2 - Pour les terrains dont la largeur est > à 9 mètres au droit de la construction.</p> <p>Dans une bande de 30 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur : les constructions sont autorisées sur la ou les limites séparatives ou en retrait.</p> <p>En cas de retrait, celui-ci devra être égal par rapport à la limite séparative à : [...]</p> <p>7.1.4 – Terrains d'angle</p> <p>En cas de terrain d'angle, la largeur du terrain est mesurée au droit de chacune des deux rues. Les implantations sur limites séparatives sont fixées pour chacune des rues en fonction de l'article 7.1.1 et 7.1.2..</p> <p>7.1.5 – Terrains traversants</p> <p>En cas de terrain traversant donnant sur 2 rues la règle sera comptée sur chaque alignement</p> <p>7.2 - Implantation des constructions en fond de terrain :</p> <p>7.2.1 - Les constructions devront être édifiées en retrait des limites de fond.</p> <p>Le retrait devra être égal par rapport à la limite séparative à : [...]</p> <p>7.2.2 – Les locaux techniques destinés aux installations d'intérêt collectif peuvent être implantés soit sur limite de fond soit en retrait de ces limites.</p> <p>En cas de retrait, celui-ci devra être égal par rapport à la limite séparative à : [...]</p> <p>7.3. Les modifications, extensions ou surélévations de bâtiments existants, ne respectant pas les prescriptions énoncées ci-dessus ne sont pas tenues de les respecter (...)</p> <p>7.4. Des exceptions pourront être autorisées pour les vues ne respectant pas la distance requise, lorsque celles-ci s'exercent sur des murs, des pignons ou des toitures dépourvus d'ouverture. »*</p> <p>Une partie de ces prescriptions détaillées pour l'implantation des constructions s'avèrent incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation de l'émergence gare. Il convient donc, ici aussi, de l'en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p style="text-align: center;">La rédaction insérée en fin d'article 7 est la suivante :</p> <p><u>« 7.5 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum ».*</u></p>
	<p>Art. 9</p>	<p>L'alinéa 9.2 du présent article UB 9 stipule que :</p> <p>« La règle d'emprise au sol ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, à l'exception des deux cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour les bâtiments inscrits sur la liste des bâtiments remarquables - pour les constructions dans les cônes de vue». <p>Les différents éléments du projet appartiennent à cette catégorie de constructions et sont donc exemptés des règles de cet article.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p>/</p>

* La rédaction de l'article 7 de la zone UB a été modifiée par la procédure de modification du PLU approuvée le 24 avril 2013 par le Conseil Municipal de Clamart. Cette modification, sans incidences sur le contenu réglementaire de la présente procédure de mise en compatibilité a instauré un nouvel alinéa 7-4, le complément de rédaction apporté par la présente procédure de mise en compatibilité s'insère dès lors à l'alinéa 7-5.

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
UB	Art. 10	<p>L'article UB 10 informe que : *</p> <p>«10.1 – La hauteur des constructions sur rue ne pourra dépasser 15 mètres à l'égout du toit ou à l'acrotère c'est-à-dire R+4+combles ou R+4+étage en retrait (avec un recul d'1,50m minimum et une hauteur de 3 m maximum). La hauteur s'apprécie hors équipements techniques (cheminées, cages d'ascenseurs...). La hauteur des constructions non implantées sur rue ne peut excéder 18 m au faitage. (Se référer à la coupe figurant dans la définition de la hauteur en annexes) [...].</p> <p>10.3 - Lorsqu'une limite du terrain jouxte la zone UE, la hauteur ne doit pas excéder 9 m à l'égout du toit ou à l'acrotère, c'est à dire R+1+combles, dans une bande de 15 m par rapport à la limite de fond [...].</p> <p>Ces dispositions laissent une marge de hauteur suffisante pour les installations visées.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 12	<p>L'article UB 12 fixe des règles de stationnement selon la fonction des constructions. Cependant, aucune règle ne vise les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 13	<p>L'article UB 13 indique : **</p> <p>« 13.1 – 25% au moins de la superficie du terrain devront être traités en espace vert ou paysager à dominante fortement végétale, avec 10% de la surface d'origine en pleine terre pour tout projet de construction.</p> <p>13.2 - Un minimum d'un arbre par tranche de 100 m² de la superficie du terrain sera exigé et choisi parmi des espèces atteignant au moins 4 à 5 mètres à l'âge adulte.</p> <p>13.3 - Les normes précitées pourront être divisées par 2 pour tout équipement public ou d'intérêt collectif et qui par nature nécessite de vastes espaces non bâtis : équipements scolaires, centres de secours, équipements sportifs, etc. »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des émergences gares du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée est la suivante :</p> <p>« 13.3 - Les normes précitées pourront être divisées par 2 pour tout équipement public ou d'intérêt collectif et qui par nature nécessite de vastes espaces non bâtis : équipements scolaires, centres de secours, équipements sportifs, etc.</p> <p><u>Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>
	Art. 14	<p>L'alinéa UB 14.2 indique que «le COS ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, à l'exception des deux cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour les bâtiments inscrits sur la liste des bâtiments remarquables - pour les constructions dans les cônes de vue». <p>Cet article n'exerce donc aucune contrainte sur le projet.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

* La rédaction de l'article 10 de la zone UB a été modifiée par la procédure de modification du PLU approuvée le 24/04/2013 par le Conseil Municipal de Clamart. La modification de la rédaction de cet article est sans incidences sur le contenu de la présente procédure de mise en compatibilité.

** La procédure de modification du PLU approuvée le 24/04/2013 par le Conseil Municipal de Clamart a modifié la rédaction de l'alinéa 13.-1 de l'article 13. Cette modification est sans incidences sur le contenu réglementaire de la présente procédure de mise en compatibilité.

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
UE	Art. 1	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UE 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, ainsi que les affouillements qui leur sont nécessaires.</p> <p>L'article UE 1 interdit notamment les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>«1.4 - Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation visés à la section III des Chapitres Ier et V du Titre II du livre IV du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction. »</p> <p>Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 2	<p>L'article UE 2 rappelle que les occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions particulières.</p> <p>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article UE 1, il est donc implicitement autorisé.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</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
UF	Art. 1	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UF 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, ainsi que les affouillements et les ICPE qui leurs sont nécessaires.</p> <p>L'article UF 1 interdit notamment les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>«1.2 - L'implantation et l'extension des installations classées sauf celles prévues à l'article UF 2.</p> <p>[...]</p> <p>1.6 - Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation visés à la section III des Chapitres Ier et V du Titre II du livre IV du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ou d'aménagement.</p> <p>[...].</p> <p>Concernant les ICPE, il convient de vérifier que l'article 2 autorise bien le projet ou de le compléter en ce sens pour que celles liées au projet ne soient pas interdites à l'article 1.</p> <p>Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 2	<p>L'article UF 2 rappelle que les occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions particulières.</p> <p>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article UF 1, il est donc implicitement autorisé.</p> <p>Dans ce même article, l'alinéa 2.1 indique que sont autorisées «l'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone, tels que boulangeries, laveries, drogueries, dépôts d'hydrocarbures liés à des garages ou stations-service, chaufferies, climatisations, parcs de stationnement, ou les installations nécessaires au réseau de transport public ferroviaire, qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels.» *</p> <p>Les ICPE autorisées dans la zone ne concernent donc, dans l'esprit du rédacteur, que les services et commerces qui peuvent être régis par cette réglementation (pressing, boulangeries...). Il est donc nécessaire d'élargir le champ d'application de l'alinéa 2.1. aux installations du futur réseau de transport public du Grand Paris qui relèvent de ladite réglementation.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>L'alinéa 2.1. est complété de la manière suivante :</p> <p>2.1 - L'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone, tels que boulangeries, laveries, drogueries, dépôts d'hydrocarbures liés à des garages ou stations-service, chaufferies, climatisations, parcs de stationnement, ou les installations nécessaires au réseau de transport public ferroviaire, ou les installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels. » *</p>
	Art. 12	<p>L'article UF 12 indique :</p> <p>« 12.6 – Pour les équipements publics et d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces normes pourront être assouplies compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires. »</p> <p>Les dispositions de l'article 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

* La rédaction de l'article 2 de la zone UF a été modifiée par la procédure de modification du PLU approuvée le 24/04/2013 par le Conseil Municipal de Clamart. Cette modification de la formulation du règlement, sans incidences sur le contenu réglementaire de la présente procédure de mise en compatibilité, est insérée en bleu dans le présent tableau.

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
UM	Art. 1	<p>L'article UM 1 interdit toutes les constructions sauf celles prévues à l'article 2.</p> <p>Il convient donc de vérifier que toutes composantes du projet sont bien autorisées sous conditions à l'article 2. Sinon, celui-ci devra être modifié.</p> <p>Cet article n'exerce aucune contrainte directe sur le projet.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 2	<p>Compte tenu des dispositions de l'article UM 1, tout ce qui n'est pas admis sous conditions dans l'article UM 2 est de fait interdit.</p> <p>Si l'alinéa 2.1 évoque les infrastructures de transport, celles-ci sont très précisément identifiées : le service public ferroviaire (SNCF). Cette acception est trop étroite pour autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Aucun autre alinéa ne fixe de conditions particulières ni pour les composantes du projet au titre des «<i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i>», ni pour les affouillements qui leurs sont nécessaires. Ils sont donc interdits.</p> <p>En tout état de cause, cet alinéa n'est pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris, il nécessite donc un complément de son libellé.</p> <p>Quant à l'actuel alinéa 2.2. (qui devient 2.3.), il autorise les ICPE à la seule condition «<i>qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement</i>». Les ICPE, nécessaires au projet, présentes dans la gare souterraine respecteront bien sûr ces «<i>règles prudentielles</i>».</p> <p>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p>Un nouvel alinéa 2.2. est inséré, avec le libellé suivant :</p> <p><u>«2.2 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation.»</u></p>
	Art. 12	<p>L'article UM 12 indique :</p> <p>« Lors de toute opération de construction ou de transformation de locaux, il devra être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - logement : 1 place/logement - bureaux : 60% de la surface de plancher - ateliers, dépôts : 25% de la surface de plancher - activités liées à l'automobile, transporteurs : 40% de la surface de plancher <p>Toute disposition devra être prise pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres, de façon à ce que les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété. »</p> <p>Les dispositions de l'article 12 ne fixent pas de règles pour les CINASPIC.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

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 Clamart

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2009
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013*

Néant

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Clamart

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2009
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013*

Annexe : Exposé des motifs des changements apportés par la procédure de mise en compatibilité du PLU pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris ».

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 nécessaire du RTGP, et afin que celles-ci soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

B1.

Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Clamart

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2009
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013

ZONE UB

**Mixité des fonctions recherchée entre habitat (de type collectif et individuel) et activités, essentiellement de type tertiaire.
Commerces, services et équipements collectifs autorisés de manière à renforcer cette diversité des fonctions**

ARTICLE UB 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- 1.1** - l'implantation et l'extension des installations classées sauf celles prévues à l'article UB 2.
- 1.2** - les dépôts à l'air libre excepté ceux autorisés au paragraphe 2.1, les entrepôts, les entreprises de stockage et de cassage de voitures, et la transformation de matériaux de récupération.
- 1.3** - les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation visés à la section III des Chapitres Ier et V du Titre II du livre IV du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.
- 1.4** - les dépôts d'hydrocarbures classés autres que les stations de distribution d'essence aux particuliers, les stades autres que d'entraînement et les lieux de spectacles en plein air, les installations recevant du public, dans les parties de la zone où figurent des couloirs affectés à des lignes électriques (voir plan des servitudes en annexe 6.2 du dossier).

ARTICLE UB 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIÈRES

Sont notamment autorisés sous conditions particulières :

2.1 - l'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone, tels que boulangeries, laveries, drogueries, dépôts d'hydrocarbures liés à des garages ou stations-service, chaufferies, climatisations, parcs de stationnement, ou les installations nécessaires au réseau de transport public ferroviaire, qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels.

2.2 - les projets de construction dans les parties de la zone UB où figurent d'anciennes carrières, à condition qu'ils respectent l'avis de l'Inspection Générale des Carrières.

2.3 - les constructions situées le long des voies indiquées au plan relatif au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres (cf. annexe n°6.4 du dossier), à condition qu'elles prennent en compte l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit (cf. arrêté préfectoral n°2000-305 du 6 décembre 2000 en annexe n°6.4 du dossier).

2.4 - Dans les parties de la zone où figurent des couloirs affectés aux lignes électriques, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part d'EDF.

2.5 - Les opérations de logements d'une surface supérieure ou égale à 1000 m² de surface de plancher devront comporter un minimum de 30% de logements sociaux en application de la loi n° 2006-872 du 13 juillet 2006 Engagement National pour le Logement .

2.6 - L'implantation d'antennes relais de téléphonie mobile dans les périmètres sensibles définis en annexe 5.5 du dossier de PLU dès lors que l'intensité maximale du champ électrique au droit des vues des établissements ou des espaces ouverts concernés sera et demeurera égale ou inférieure à 2 V/m équivalent 900 Mhz sur l'ensemble du territoire de la Commune et à 1 V/m dans un rayon de 100m autour des établissements publics et ceux recevant des enfants.

ARTICLE UB 3 - ACCES ET VOIRIE

3.1 - Pour être constructible, un terrain doit être accessible d'une voie carrossable publique ou privée, éventuellement d'une servitude de passage, en bon état de viabilité et présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie.

3.2 - La largeur des voies d'accès, desservant plus de deux unités nouvelles d'habitation, ne peut en aucun cas être inférieure à 3.50 m. Un seul accès est autorisé tous les 20 mètres de linéaire de façade du terrain.

3.3 - Lorsque les voies nouvelles se termineront en impasse, celles-ci devront être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

ARTICLE UB 4 - DESSERTÉ PAR LES RESEAUX

4.1 - Eau

Toute construction doit être raccordée au réseau public d'eau potable.

4.2 - Assainissement

4.2.1 – Eaux usées :

- Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement.

- L'évacuation des eaux usées industrielles et autres fluides dans le réseau public est subordonnée à un pré-traitement défini par un arrêté d'autorisation de déversement.
- Toute construction devra disposer d'un bac dégraisseur afin de limiter l'importance avant rejets vers les stations d'épuration.

4.2.2 - Ecoulement des eaux pluviales :

- Les aménagements réalisés sur le terrain hors de l'emprise au sol des bâtiments ne doivent pas accentuer les rejets d'eaux pluviales.
- En dehors des périmètres de carrière, tout rejet en milieu naturel direct doit être privilégié au même titre que l'infiltration au plus près de la source (point de chute sur le sol), sur les parties de terrain d'espaces verts de pleine terre.
- A l'intérieur d'un terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. D'autre part, il est recommandé – pour les eaux pluviales - d'installer un réseau séparatif double qui permettra de rejeter dans la nature, d'une part, les eaux de toiture directement, et d'autre part, les eaux de voirie après déshuilage et débouillage.

Le débit de fuite admissible est fixé à 2 litres par seconde et par hectare.

- Les toitures terrasses non accessibles doivent obligatoirement être végétalisées afin de ralentir les rejets des eaux pluviales vers les réseaux. A l'exception de celles accueillant des panneaux solaires afin de produire l'électricité toute ou en partie nécessaire au bâtiment ; ou un bassin de rétention pour un usage extérieur (arroser le jardin, laver la voiture) et/ou intérieur (alimenter les toilettes, lessive...) *N.B : (L'utilisation de l'eau de pluie filtrée pour la douche autorisée en Belgique et en Allemagne, ne l'est pas en France).*
- Il est recommandé de procéder à l'installation de citernes de récupération des eaux à usage d'arrosage. Afin de prévenir les pollutions consécutives aux eaux de ruissellement, les parkings collectifs seront aménagés d'un dispositif de traitement assurant le dessablage, le débouillage et la récupération des hydrocarbures.

Nota 1 : Toute demande de permis de construire doit être accompagnée d'un plan de raccordement aux réseaux de la zone desservant le terrain (voirie, eau, gaz, électricité, assainissement...) et un plan des équipements internes du terrain (réseaux d'évacuation des eaux usées et pluviales, réseaux d'électricité, de gaz...).

Nota 2 : Conformément aux dispositions de l'article R. 431-5 du code de l'urbanisme, la demande d'autorisation de construire doit préciser la puissance électrique nécessaire au projet, lorsque la puissance électrique est supérieure à 12 kilovoltampères monophasé ou 36 kilovoltampères triphasé.

4.3 – Réseaux divers

Lorsque les lignes publiques électriques ou de téléphone sont enterrées, leurs raccordements

correspondants, sur les parcelles privées, doivent l'être également. Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunication en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduites en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété publique/privée.

Toute construction ou extension de réseaux électriques de distribution publique HTA et BT, doit faire l'objet d'une demande d'alimentation au réseau d'électricité, auprès de ERDF, complétée par une appréciation de la puissance de raccordement nécessaire. D'autre part, la technique discrète (en souterrain ou posé en façade pour la basse tension) sera privilégiée chaque fois qu'il n'y aura pas d'impossibilité technique.

4.4 - Entreposage des ordures ménagères

Les constructions, à l'exception des maisons individuelles, devront être pourvues de locaux destinés au stockage des déchets ménagers et déchets industriels banals (DIB) dont les dimensions devront permettre une collecte sélective de ces déchets. En cas de retrait de la construction par rapport à l'alignement, les conteneurs en attente de la collecte devront pouvoir être facilement accessibles depuis le domaine public, sans empiéter sur celui-ci.

D'autre part, les dispositifs destinés au ramassage des déchets par tri sélectif et les locaux poubelles doivent être couverts ou enfouis.

ARTICLE UB 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UB 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 – Les constructions affectées à l'habitation devront être implantés à 4 mètres minimum de l'alignement actuel ou futur de la voie, et la marge de recul sera traitée en espace végétalisé.

Les immeubles mixtes affectés pour partie à l'habitation, dont moins de 50% du linéaire du rez-de-chaussée est affecté au commerce, à l'artisanat et aux services ainsi que des commerces, sont soumis aux dispositions du présent article 6.1.

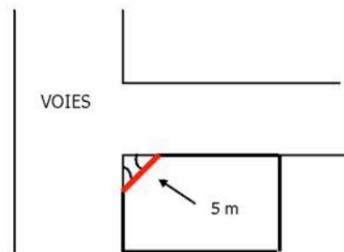
6.2 – Les immeubles dont au moins 50% du linéaire du rez-de-chaussée est affecté au commerce, à l'artisanat et aux services doivent être implantés à l'alignement, à l'exception du cas visé ci-dessous :

6.3 – Les autres constructions que celles mentionnées aux 6.1 et 6.2 peuvent être implantées soit à l'alignement soit en retrait des voies.

En cas de retrait, les constructions devront être implantées à 4 mètres minimum de l'alignement actuel ou futur de la voie.

6.4 – Dans tous les cas, pour permettre d'harmoniser les façades, dans le cas où une construction voisine existante sur l'unité foncière ou mitoyenne de la construction projetée est implantée en retrait de l'alignement, on pourra autoriser des implantations en tout ou partie, avec le même retrait que celui de la construction voisine.

6.5 - Pour les constructions neuves, les propriétés situées à l'angle de deux voies ouvertes à la circulation publique supporteront un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 5 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.



6.6 – Terrains d'angle et terrains traversants :

En cas de terrain d'angle ou de terrain traversant, la règle des implantations par rapport aux voies publiques ou privées et aux emprises publiques sera calculée sur chaque alignement.

6.7.1 - Les saillies par rapport à l'alignement sont autorisées, à condition qu'elles n'avancent pas de plus de 0.80 m sur le plan de la façade et qu'elles soient situées à 4.30 m au-dessus du niveau du sol mesuré à l'alignement. Toutefois, sous réserve que le trottoir situé au droit de la façade présente une largeur d'au moins 1,40 m et qu'aucune plantation ne soit présente sur ce trottoir, la hauteur de la saillie pourra être réduite de 4,30 m à 3,50 m.

6.7.2 - Les saillies sur reculement (imposé aux articles ci-dessus) sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas de plus de 1.50 m sur le plan de la façade et qu'elles soient situées à 4.30 m au-dessus du niveau du sol mesuré à l'alignement. Toutefois, sous réserve que le trottoir situé au droit de la façade présente une largeur d'au moins 1,40 m et qu'aucune plantation ne soit présente sur ce trottoir, la hauteur de la saillie pourra être réduite de 4,30 m à 3,50 m.

6.8 – L'implantation en retrait des constructions s'apprécie au point le plus défavorable de la façade du bâti.

L'implantation s'apprécie hors élément de construction nécessaire à la sécurité du bâtiment et de ses occupants.

6.9 - Toutefois, les travaux de modification de façade, d'extension ou de surélévation sur des constructions à usage d'habitation et dont l'implantation ne respecte pas le reculement défini ci-dessus peuvent être autorisés à condition que ces transformations n'entraînent pas une augmentation d'emprise au sol dans ce reculement de 6 mètres.

Nota : définition de l'alignement en annexe 1 du règlement.

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

7.1 – Implantation des constructions en limite séparative

7.1.1 - Pour les terrains dont la largeur est \leq à 9 mètres au droit de la construction.

Dans une bande de 30 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur :

- les constructions sur les limites séparatives joignant l'alignement sont obligatoires.

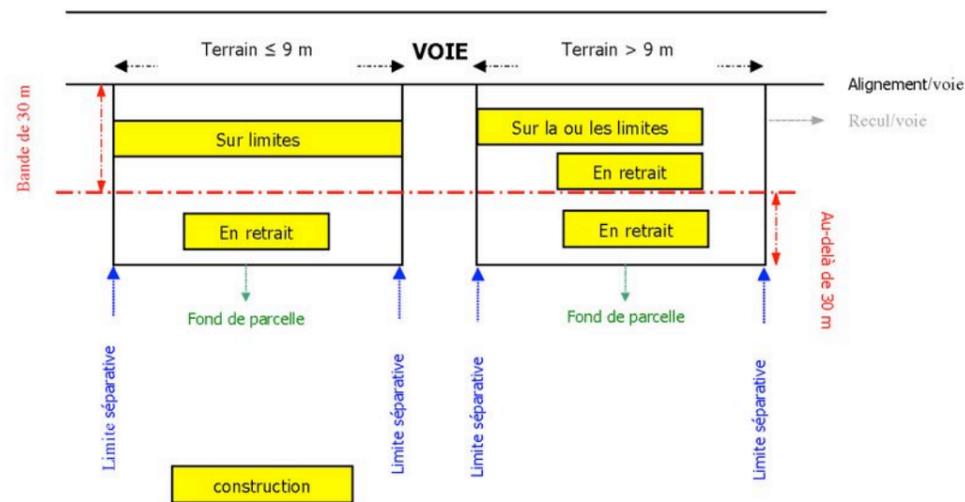
Au-delà de la bande de 30 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur :

- les constructions devront être implantées en retrait des limites séparatives.

Le retrait devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

Toutefois, une implantation sur la ou les limites séparatives est autorisée pour masquer les héberges voisines ou pour permettre l'édification d'un bâtiment dont le volume comporte au maximum deux niveaux + combles.



7.1.2 - Pour les terrains dont la largeur est > à 9 mètres au droit de la construction.

Dans une bande de 30 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur :

- les constructions sont autorisées sur la ou les limites séparatives ou en retrait.

En cas de retrait, celui-ci devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

Au-delà de cette bande de 30 mètres :

- les constructions devront être implantées en retrait des limites séparatives.

Le retrait devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au droit des vues au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

Toutefois, une implantation sur la ou les limites séparatives est autorisée pour masquer les héberges voisines ou pour permettre l'édification d'un bâtiment dont le volume comporte au maximum deux niveaux + combles.

7.1.3 - Pour les limites séparatives avec un terrain comprenant un élément de patrimoine remarquable figurant au PLU, l'implantation sur limite est interdite.

7.1.4 - Terrains d'angle

En cas de terrain d'angle, la largeur du terrain est mesurée au droit de chacune des rues. Les implantations sur limites séparatives sont fixées pour chacune des rues en fonction des articles 7.1.1 à 7.1.3.

7.1.5 - Terrains traversants

En cas de terrain traversant donnant sur 2 rues la règle sera comptée sur chaque alignement

7.2 - Implantation des constructions en fond de terrain :

7.2.1 - Les constructions devront être édifiées en retrait des limites de fond.

Le retrait devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum en tout point du bâtiment (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

Toutefois, une implantation sur la ou les limites séparatives est autorisée pour masquer les héberges voisines ou pour permettre l'édification d'un bâtiment dont le volume comporte au maximum deux niveaux + combles ou pour permettre l'édification d'une annexe à l'habitation dont la hauteur ne doit pas excéder 2.60 mètres au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique), ou 5 mètres au faitage, sur une profondeur de 3 mètres.

7.2.2 - Les locaux techniques destinés aux installations d'intérêt collectif peuvent être implantés soit sur limite de fond soit en retrait de ces limites.

En cas de retrait, celui-ci devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum en tout point du bâtiment (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

7.3 - Les modifications, extensions ou surélévations de bâtiments existants, ne respectant pas les prescriptions énoncées ci-dessus, ne sont pas tenues de les respecter sous réserve :

- que la distance par rapport à la limite séparative ne soit pas diminuée.
- que les vues éclairant des pièces principales respectent les distances réglementaires par rapport aux limites séparatives.

7.4 - Des exceptions pourront être autorisées pour les vues ne respectant pas la distance requise, lorsque celles-ci s'exercent sur des murs, des pignons ou des toitures dépourvus

d'ouverture.

Nota 1 : les constructions peuvent être implantées à des distances moindres que celles définies ci-dessus, lorsque que les propriétaires voisins, par acte authentique, s'obligent réciproquement à créer une servitude de cour commune propre à respecter les règles ci-dessus. Dans ce cas, l'assiette de la cour commune ne pourra être partagée que par un mur bahut, n'excédant pas 0,50m de hauteur surmonté d'une grille à claire-voie, la hauteur totale de cette clôture ne pouvant excéder 2,50m. En l'absence d'accord amiable, il pourra être fait application des dispositions des articles L et R.471-1 du Code de l'Urbanisme.

ARTICLE UB 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE.

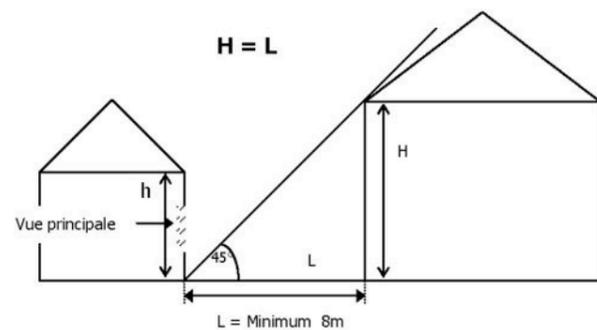
Les bâtiments peuvent être :

8.1 - contigus.

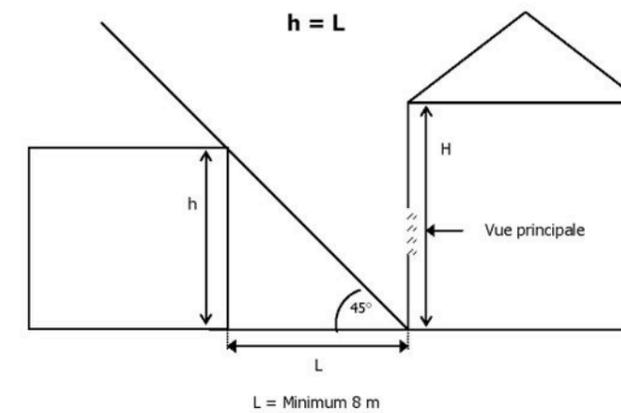
8.2 - non contigus à condition que :

8.2.1 - que le retrait séparant la façade d'un bâtiment de celle d'un autre bâtiment soit au moins égal à :

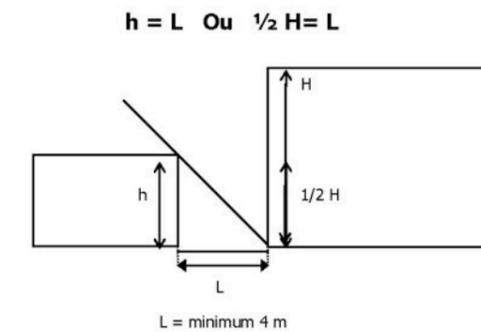
- la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 8 mètres, si la façade la plus basse comporte des vues éclairant des pièces principales ;



- la hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 8 mètres, si cette dernière ne comporte pas de vues éclairant des pièces principales et que la façade la plus haute en comporte ;

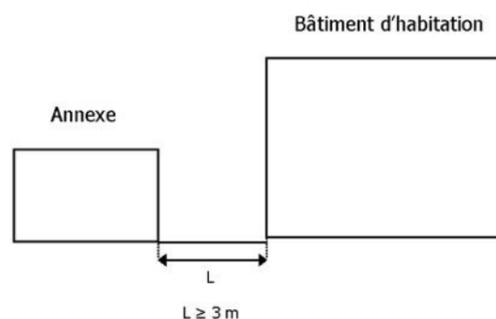


- au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la façade la plus haute, avec un minimum de 4 mètres, si les deux façades ne comportent pas de vues éclairant des pièces principales.



8.2.2- Que la plus courte distance entre deux bâtiments soit au moins égale à 4 mètres.

8.2.3 - Dans le cas d'un bâtiment principal et d'une annexe, la distance entre ces deux constructions devra être supérieure ou égale à 3 mètres.



ARTICLE UB 9 - EMPRISE AU SOL

9.1 - L'emprise au sol ne pourra excéder 50% de la superficie du terrain.

9.2 - La règle d'emprise au sol ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, à l'exception des deux cas suivants :

- pour les bâtiments inscrits sur la liste des bâtiments remarquables
- pour les constructions dans les cônes de vue.

9.3 - Les emplacements réservés pour la réalisation de programmes de logements dans le respect des objectifs de mixité sociale, en application du b de l'article L. 123-2 du code de l'urbanisme, seront affectés d'un coefficient d'emprise au sol de 65%.

ARTICLE UB 10 - HAUTEUR MAXIMUM

10.1 - Dans une bande de 15 mètres à compter de l'alignement actuel ou futur, la hauteur des constructions ne pourra dépasser :

- 15 mètres à l'égout du toit ou au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique),
- 18 mètres au faitage

Au delà de la bande de 15 mètres à compter de l'alignement actuel ou futur, la hauteur des constructions ne pourra dépasser :

- 14 mètres au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique) ou à l'égout du toit
- 18 mètres au faitage

En cas d'attique, celui-ci devra présenter un recul d'1.50 mètre minimum et une hauteur de 3 mètres maximum au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique).

Les toitures ne peuvent présenter une pente supérieure à 45°.

La hauteur s'apprécie hors équipements techniques (cheminées, cages d'ascenseurs ou tout autre élément de construction nécessaire au fonctionnement, à l'entretien ou à la sécurité du bâtiment).

10.2 - Les pylônes, supports de lignes électriques ou d'antennes sont exemptés de cette règle.

10.3 - Lorsqu'une limite du terrain jouxte la zone UE, la hauteur ne doit pas excéder 9 m à l'égout du toit ou au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique) dans une bande de 15 m par rapport à la limite de fond.

10.4 - Sous le couloir affecté aux lignes électriques figuré au plan (voir plan des servitudes en annexe 6.2 du dossier) entre le poste de la Raie Tortue et le pylône 4 de la ligne, la hauteur maximum des constructions est limitée à 8 mètres.

Nota 1 : La hauteur est définie en annexe 1 du règlement.

ARTICLE UB 11 - ASPECT EXTERIEUR ET CLOTURES

11.1 - Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures, de part et d'autre de celles-ci.

11.2 - Les couvertures d'aspect tôle ondulée, polyvinyle, onduline, papier goudronné, fausses tuiles, ciment gris sont interdites. Le respect des dispositions de la charte couleurs/matières en annexe 3 du règlement est recommandé.

11.3 - Chaque façade ou élément de façade d'un bâtiment ne pourra présenter une longueur de plus de 20 mètres.

Les façades ou éléments de façade des équipements publics ou des constructions dont au moins 50% de la surface de plancher est réservé à un équipement public, pourront être supérieures à 20 mètres, sans pouvoir excéder 65 mètres.

11.4 - Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus. Il en est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent recevoir un traitement particulier.

11.5 - Afin de garantir l'harmonie des façades, l'installation d'une antenne parabolique ou de radiodiffusion - télévision doit être réalisée en toiture et de manière à garantir, sinon la non-visibilité depuis le domaine public, du moins la meilleure intégration possible aux volumes en toiture.

11.6 - Les clôtures sur rue ne pourront excéder une hauteur totale de 2 mètres avec une partie pleine d'1.20 mètre maximum, à l'exception des portes, portails ou coffrets (ex : boîtiers EDF – GDF, France Telecom...) qui pourront être totalement en partie pleine. La partie ajourée devra représenter un minimum de 80% de surface de vide vérifiés sur chaque tronçon de clôture de 2 mètres de longueur maximum, ou des espaces libres de 5 centimètres minimum de largeur entre chaque partie pleine..

- Toutefois, lors d'une modification partielle d'une clôture existante d'une hauteur supérieure à 2 mètres, sa reconstitution à sa hauteur d'origine pourra être admise.
- Dans le cas de rue en pente, la hauteur d'1.20 mètre est prise au milieu de chaque élément de clôture à redents.
- Le festonnage ou tout autre dispositif d'occultation autre que végétal est interdit sur les clôtures.
- Elles doivent être d'un modèle simple et sans décoration inutile et conçues en fonction de celles déjà existantes dans la voie.
- Une haie végétale est recommandée pour participer à la qualité du paysage et à la nécessité de créer un écran visuel.
- Le soubassement sera aménagé afin de permettre la circulation de la biodiversité.
- Quand il y a nécessité de création d'un mur de soutènement, celui-ci peut constituer la partie pleine de la clôture jusqu'à concurrence de 1.20 mètre de hauteur, le reste doit être traité en talus.
- Pour les équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour des raisons techniques ou de sécurité.

11.7 – Les clôtures en limites séparatives ne doivent pas dépasser 2.60 mètres de hauteur et l'aménagement du soubassement devra permettre la circulation de la biodiversité.

11.8 – Un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures et terrasses ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructure (VMC...).

Les toitures terrasses non accessibles, en dehors des parties réservées aux équipements techniques ou à l'installation de panneaux solaires thermiques ou photovoltaïques, doivent obligatoirement être végétalisées afin de ralentir les rejets des eaux pluviales vers les réseaux.

11.9 – Les éléments de patrimoine bâti, repérés au moyen d'un aplat rouge sur le document graphique n°5.2, sont remarquables : ils doivent être conservés. Leur démolition n'est autorisée que pour motif de sécurité publique ou pour permettre de réaliser un projet présentant un caractère d'intérêt général. La restauration ou reconstruction de ces bâtiments ou partie de bâtiments doit conserver ou restituer le caractère urbain et architectural des lieux. Leur La liste complète de ces éléments est jointe en annexe n°5 du présent règlement.

11.10 – Les pignons en vis-à-vis d'un élément de patrimoine remarquable devront faire l'objet d'un traitement de nature à ne pas porter atteinte à la qualité de l'environnement du bâtiment remarquable.

11.11 – Il est recommandé d'utiliser des matériaux participant à la démarche de Haute Qualité Environnementale (HQE) : matériaux recyclables, matériaux présentant de bonnes qualités d'isolation, ceux permettant les économies d'énergie, etc.

11.12 – Des panneaux solaires pourront être disposés sur la toiture ou ailleurs s'ils ne nuisent pas à la qualité architecturale du bâtiment.

Nota : Article R. 111-21 du code de l'urbanisme : Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

ARTICLE UB 12 - STATIONNEMENT

12.1 - Lors de toute opération de construction neuve, il devra être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après.

- La rampe d'accès devra prendre un palier droit de 5 mètres à partir de l'alignement sauf en cas d'impossibilité technique.
- Pour les terrains situés à l'angle de voies d'inégales largeurs, l'accès au stationnement s'effectuera sur la voie la plus large, sauf si la voie la moins large fait plus de 5 mètres.
- Les aires de stationnement extérieures ou parking de surface doivent être réalisées de manière à permettre l'infiltration des eaux pluviales.

Lorsqu'une construction comprend des locaux à usage d'habitation et des locaux d'autres destinations, un accès séparé devra être créé pour chaque type de destination.

Habitat :

Habitat	1 place / logement et 2 places pour tout logement $\geq 75m^2$
Habitat locatif aidé	1 place / logement
Logements PLAI	il n'est pas exigé de places de stationnement
Foyers pour personnes âgées :	1 place pour 5 chambres
Foyers de travailleurs :	1 place pour 4 lits
Résidences étudiantes :	1 place / 5 chambres

Commerce :

Commerces < 2 000 m² :

1 place pour 100 m² de la surface de plancher avec un minimum de deux places par commerce, y compris les commerces de cycles.
10 places pour 100 m² de la surface de plancher pour les commerces de réparation, de vente ou d'entretien de véhicules à moteur.

Commerces ≥ à 2 000 m² :

1 place pour 100 m² de la surface de plancher + places de livraison (100 m² minimum), y compris les commerces de cycles.
10 places pour 100 m² de la surface de plancher pour les commerces de réparation, de vente ou d'entretien de véhicules à moteur.
Pour l'accès aux places de livraison des commerces, les rampes d'accès et les hauteurs devront posséder des normes suffisantes pour le passage d'un camion : (hauteur sous poutre : 3 m, largeur : 3 m et dégagement : 6 m).

Bureaux :	1 place pour 50 m ² de surface de plancher
Activités - Ateliers – Dépôts :	1 place pour 100 m ² de surface de plancher
Bâtiments hospitaliers (1) :	1 place pour 3 lits.
Hôtel :	1 place pour 5 chambres + 1 emplacement de car pour 50 chambres.
Restaurants (1) :	1 place pour 50 m ² de surface de plancher

Spectacles, Arts et Fêtes, équipements publics, locaux d'enseignement : les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, les places de stationnement seront calculées suivant la nature et la situation de la construction et la polyvalence éventuelle d'utilisation de ces aires.

(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces normes pourront être assouplies compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.

Règle d'arrondi :

Il sera pris l'unité inférieure jusqu'à l'arrondi de 0.49.
Il sera pris l'unité supérieure à partir de l'arrondi de 0.50.

12.2 - Dans un rayon de 400 m autour des gares et des stations de tramway, les normes de stationnement pour les constructions à destination autre que celle de logements pourront être divisées par deux.

12.3 - Sauf le cas des équipements publics, lorsque le projet induit l'existence de plusieurs places de stationnement, une proportion de 50% au moins des surfaces totales de stationnement définies ci-dessus, à l'exception des commerces de réparation, de vente ou d'entretien des véhicules à moteur où la proportion est de 100%, devra être réalisée dans des constructions à rez-de-chaussée ou en sous-sol ou, en cas d'impossibilité technique, à l'extérieur

des constructions, dans un ouvrage pérenne couvert réservé au stationnement.

12.4 - Lorsque la construction existante ne comporte aucune place de stationnement et que le projet en exige une, elle devra être réalisée dans des constructions à rez-de-chaussée ou en sous-sol sauf pour les pavillons d'habitation en cas d'impossibilité technique.

12.5 - Pour les changements de destination de locaux, les aménagements et les extensions de bâtiments, il ne sera exigé de places de stationnement que pour des besoins nouveaux induits par l'opération.

12.6 - Toute construction de logement collectif devra prévoir la réalisation de stationnement destiné aux véhicules deux-roues, calculé sur la base de 1.50 m² par logement pour les vélos et les poussettes ainsi que 0.5 m² par logement pour les autres deux-roues.

12.7 – Pour la partie activité, 0.5% du total des places de stationnement sera affecté au stationnement des deux-roues.

12.8 – Dispositions générales applicables à toutes les constructions

12.8.1 - Pour les constructions d'habitation individuelles, la superficie réservée au stationnement à l'intérieur des constructions ne pourra excéder la superficie de trois places de stationnement voiture.

12.8.2 - Les places doubles sont autorisées en proportion maximum du nombre de logements de 4 pièces et plus et pour les activités - commerces.

Recommandation : Caractéristiques de stationnement

Les dimensions minimales pour une place simple 5.00mx2.50m, et une place double 9.00mx2.30m

12.8.3 - Pour répondre à l'accessibilité des personnes handicapées, 5% des parkings des établissements recevant du public leur sont réservés dans toutes les aires de stationnement. Le total obtenu sera toujours arrondi au nombre entier supérieur.

12.8.4 - Article L 123-1-2 alinéa 2 du code de l'Urbanisme « Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, 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. »

12.8.5 – Dispositions applicables aux demandes de permis de construire déposées à partir du 1^{er} juillet 2012 :

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux seuls occupants des places de stationnement, constitué notamment de places de stationnement individuelles fermées ou d'accès sécurisé, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la

recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-2 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal tertiaire sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux salariés, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-3 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-4 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal de bureaux comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation.

ARTICLE UB 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1 – Pour tout projet de construction, au moins 25% de la superficie du terrain devra être traitée dans une composition paysagère à dominante fortement végétale (allée dallée ou gravillonnée, pas japonais ...).

Pour tout projet de construction, au moins 10% de la superficie du terrain devra être traité en pleine terre.

13.2 - Un minimum d'un arbre par tranche de 100 m² de la superficie du terrain sera exigé et choisi parmi des espèces atteignant au moins 4 à 5 mètres à l'âge adulte.

13.3 - Les normes précitées pourront être divisées par 2 pour tout équipement public ou d'intérêt collectif et qui par nature nécessite de vastes espaces non bâtis : équipements scolaires, centres de secours, équipements sportifs, etc.

13.4 - Les projets de construction devront être étudiés dans le sens d'une conservation maximum des plantations existantes ou d'un remplacement lorsque les travaux nécessitent l'abattage d'arbre.

13.5 - Toute construction à édifier devra sauvegarder et mettre en valeur les arbres remarquables repérés au moyen d'un point vert sur le document graphique n°5.2.

13.6 – Les espaces minéraux devront favoriser l'infiltration gravitaire des eaux pluviales (graviers, dalles à joints perméables, ou dalles engazonnées, sables, copeaux de bois, enrobés drainants etc ...)

ARTICLE UB 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)

14.1 - Le COS est fixé à :

- 0,8 pour l'activité
- 0,8 pour l'habitat

Sachant que le COS global combiné activité/habitat ne peut dépasser 1,6.

14.2 - Le COS ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, à l'exception des deux cas suivants :

- pour les bâtiments inscrits sur la liste des bâtiments remarquables
- pour les constructions dans les cônes de vue.

Nota : Le COS habitat est majoré de 30% pour les logements sociaux.

ZONE UF

Zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts et d'activités tertiaires. Constructions à destination de logements interdites

ARTICLE UF 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

1.1 - les constructions à usage d'habitation et leurs annexes, à l'exception des logements de fonction et de gardiennage, ou de ceux nécessaires au fonctionnement d'un centre administratif et social, ou de services communs.

1.2 - l'implantation des installations classées soumises à autorisation préalable, sauf celles prévues à l'article 2.1.

1.3 - les dépôts à l'air libre, les dépôts de ferraille, de combustibles solides ou liquides et de déchets ainsi que la transformation de matériaux de récupération, les entreprises de stockage et de cassage de voitures.

1.4 - les constructions à usage d'entrepôt, non liées par accessoire à une activité exercée par une entreprise future ou déjà implantée.

1.5 - les dépôts d'hydrocarbures classés autres que les stations de distribution d'essence aux particuliers, les stades autres que d'entraînement et les lieux de spectacles en plein air, les équipements publics, dans les parties de la zone où figurent des couloirs affectés à des lignes électriques (voir plan des servitudes en annexe 6.2 du dossier).

1.6 - l'ouverture et l'exploitation de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation visés à la section III des Chapitres Ier et V du Titre II du livre IV du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ou d'aménagement.

1.7 - le stationnement des caravanes et les installations de camping soumises à autorisation préalable.

ARTICLE UF 2 – OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment autorisés sous conditions particulières :

2.1 - l'implantation des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'elles correspondent à des besoins

nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone, tels que boulangeries, laveries, drogueries, dépôts d'hydrocarbures liés à des garages ou stations-service, chaufferies, climatisations, parcs de stationnement, ou les installations nécessaires au réseau de transport public ferroviaire, qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels.

2.2 - L'extension ou la modification des installations classées existantes soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels.

2.3 - Les projets de construction dans les parties de la zone UF où figurent d'anciennes carrières, à condition qu'ils respectent l'avis de l'Inspection Générale des Carrières.

2.4 - les constructions situées le long des voies indiquées au plan relatif au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres (cf. annexe n°6.4 du dossier), à condition qu'elles prennent en compte l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit (cf. arrêté préfectoral n°2000-305 du 6 décembre 2000 en annexe n°6.4 du dossier).

2.5 - Dans les parties de la zone où figurent des couloirs affectés aux lignes électriques, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part d'EDF.

2.6 - L'implantation d'antennes relais de téléphonie mobile dans les périmètres sensibles définis en annexe 5.5 du dossier de PLU dès lors que l'intensité maximale du champ électrique au droit des vues des établissements ou des espaces ouverts concernés sera et demeurera égale ou inférieure à 2 V/m équivalent 900 Mhz sur l'ensemble du territoire de la Commune et à 1 V/m dans un rayon de 100m autour des établissements publics et ceux recevant des enfants.

2.7 - Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements existants ou autorisés.

2.8 - Les changements de destination ayant pour objet de transformer en logements des surfaces existantes au sein d'immeubles mixtes qui comprennent déjà au moins 20% de surface de plancher destiné à l'habitation. Ce changement de destination de surfaces existantes ne peut cependant avoir pour effet de porter à plus de 80% la surface de plancher réservé à l'habitation de l'immeuble.

ARTICLE UF 3 – ACCES ET VOIRIE

3.1 - Pour être constructible, un terrain doit être accessible d'une voie publique ou privée, éventuellement d'une servitude de passage, en bon état de viabilité et présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie. Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

3.2 - En cas de voies d'accès réservées exclusivement aux véhicules de sécurité, les normes applicables sont fixées par les services de sécurité.

3.3 - Les accès aux établissements doivent être étudiés de manière :

- à permettre aux véhicules d'entrer et de sortir sans manœuvre et de s'arrêter pour s'assurer que la voie est dégagée.
- à avoir des trottoirs pour les piétons.

En outre, les chaussées doivent permettre le croisement de camions avec remorque.

ARTICLE UF 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1 - Eau

Le branchement sur le réseau d'eau existant au droit du terrain est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.

4.2 - Assainissement

A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.

En cas d'absence de réseau, les dispositions de l'arrêté du 3 mars 1982 et les instructions subséquentes du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France sont appliquées.

4.2.1 - Eaux usées

- Le branchement sur le réseau existant est obligatoire.
- Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement, en respectant ses caractéristiques.
- Les dispositifs d'assainissement individuel sont interdits.
- Les eaux industrielles sont soumises au régime de l'instruction et des circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement.

- L'évacuation des eaux résiduaires provenant des installations industrielles ou artisanales est subordonnée à un pré-traitement défini par un arrêté d'autorisation de déversement.
- Dans ce secteur toute construction de logement de fonction devra disposer d'un bac dégraisseur afin de limiter l'importance avant rejets vers les stations d'épuration.

4.2.2 - Eaux pluviales

- Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.
- Les aménagements réalisés sur le terrain hors de l'emprise au sol des bâtiments ne doivent pas accentuer les rejets d'eaux pluviales. Afin de prévenir les pollutions consécutives aux eaux de ruissellement, les parkings collectifs seront aménagés d'un dispositif de traitement assurant le dessablage, le débouage et la récupération des hydrocarbures

Nota 1 : Toute demande de permis de construire doit être accompagnée d'un plan de raccordement aux réseaux de la zone desservant le terrain (voirie, eau, gaz, électricité, assainissement...) et un plan des équipements internes du terrain (réseaux d'évacuation des eaux usées et pluviales, réseaux d'électricité, de gaz...).

Nota 2 : Tout raccordement aux réseaux de la zone doit être exécuté suivant les prescriptions d'un arrêté d'autorisation, pris à la suite d'une demande spéciale en mairie, présentée par les propriétaires des immeubles concernés.

- En l'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.
- Le débit de fuite admissible est fixé à 2 litres par seconde et par hectare.

Nota 3 : Conformément aux dispositions de l'article R. 431-5 du code de l'urbanisme, la demande d'autorisation de construire doit préciser la puissance électrique nécessaire au projet, lorsque la puissance électrique est supérieure à 12 kilovoltampères monophasé ou 36 kilovoltampères triphasé.

4.3 – Réseaux divers

Lorsque les lignes publiques électriques ou de téléphone sont enterrées, leurs raccordements correspondants, sur les parcelles privées, doivent l'être également. Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunication en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduites en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété publique/privée.

Toute construction ou extension de réseaux électriques de distribution publique HTA et BT, doit faire l'objet d'une demande d'alimentation au réseau d'électricité, auprès de ERDF, complétée par une appréciation de la puissance de raccordement nécessaire. D'autre part, la technique

discrète (en souterrain ou posé en façade pour la basse tension) sera privilégiée chaque fois qu'il n'y aura pas d'impossibilité technique.

4.4 - Entreposage des ordures ménagères

Les constructions, à l'exception des maisons individuelles, devront être pourvues de locaux destinés au stockage des déchets ménagers et déchets industriels banals (DIB) dont les dimensions devront permettre une collecte sélective de ces déchets. En cas de retrait de la construction par rapport à l'alignement, les conteneurs en attente de la collecte devront pouvoir être facilement accessibles depuis le domaine public, sans empiéter sur celui-ci.

D'autre part, les dispositifs destinés au ramassage des déchets par tri sélectif et les locaux poubelles doivent être couverts ou enfouis.

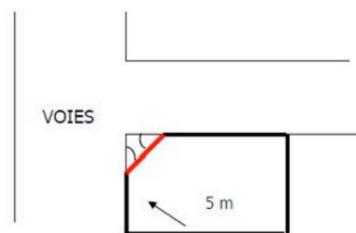
ARTICLE UF 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

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

6.1 - Les constructions doivent être implantées à 4 mètres minimum de l'alignement actuel ou futur.

6.2 - Pour les constructions neuves, les propriétés situées à l'angle de deux voies ouvertes à la circulation publique supporteront un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 5 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.



6.3 - Terrains d'angle et terrains traversants :

En cas de terrain d'angle ou de terrain traversant, la règle des implantations par rapport aux voies publiques ou privées et aux emprises publiques sera calculée sur chaque alignement.

6.4 - Les modifications, extensions ou surélévations de bâtiments existants, ne respectant pas les prescriptions énoncées ci-dessus, ne sont pas tenues de les respecter sous réserve que la distance par rapport aux voies publiques ou privées et aux emprises publiques ne soit pas diminuée.

6.5 - L'implantation en retrait des constructions s'apprécie au point le plus défavorable de la façade du bâti.

L'implantation s'apprécie hors élément de construction nécessaire à la sécurité du bâtiment et de ses occupants.

Nota : définition de l'alignement en annexe 1 du règlement.

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

7.1 - Par rapport aux limites séparatives et aux limites de fond

- les constructions sont autorisées sur la ou les limites séparatives ou en retrait.

En cas de retrait, celui-ci devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

7.2 - Lorsqu'une limite du terrain jouxte la zone UE, l'implantation en retrait est obligatoire.

Le retrait devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

7.3 - Pour les limites séparatives avec un terrain comprenant un élément de patrimoine remarquable figurant au PLU, l'implantation sur limite est interdite.

7.4 - Terrains d'angle et terrains traversants :

En cas de terrain d'angle, la largeur du terrain est mesurée au droit de chacune des rues. Les implantations sur limites séparatives sont fixées pour chacune des rues en fonction de l'article 7.1 et 7.2.

En cas de terrain traversant donnant sur deux rues, la règle sera comptée sur chaque alignement.

7.5 - Les modifications, extensions ou surélévations de bâtiments existants, ne respectant pas les prescriptions énoncées ci-dessus, ne sont pas tenues de les respecter sous réserve :

- que la distance par rapport à la limite séparative ne soit pas diminuée.
- que les vues éclairant des pièces principales respectent les distances réglementaires par rapport aux limites séparatives.

ARTICLE UF 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

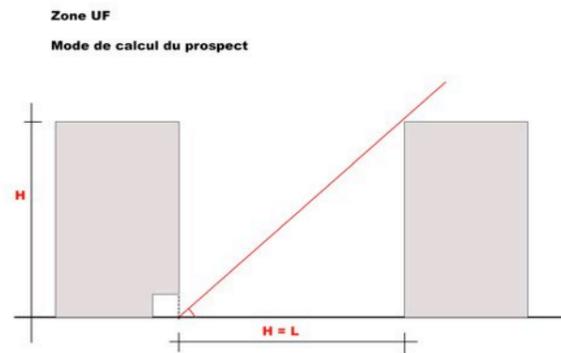
Les bâtiments peuvent être :

8.1 – contigus.

8.2 - non contigus à condition :

8.2.1 - que le retrait séparant la façade d'un bâtiment de celle d'un autre bâtiment soit au moins égal à :

- à $H = L$



- au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la façade la plus haute, avec un minimum de 8 mètres, si les deux façades ne comportent pas de vues éclairant des pièces principales.

8.2.2 - que la plus courte distance entre deux bâtiments soit au moins égale à 8 mètres.

ARTICLE UF 9 - EMPRISE AU SOL DES BATIMENTS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UF 10 - HAUTEUR MAXIMUM

10.1 - La hauteur des constructions ne peut excéder 20 mètres au faîtage ou 16 mètres au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique).

La hauteur s'apprécie hors équipements techniques (cheminées, cages d'ascenseurs ou tout autre élément de construction nécessaire au fonctionnement, à l'entretien ou à la sécurité du bâtiment).

10.2 - Sous le couloir affecté aux lignes électriques figuré au plan (voir plan des servitudes en annexe 6.2 du dossier) entre le poste de la Raie Tortue et le pylône 4 de la ligne, la hauteur maximum des constructions est limitée à 8m.

10.3 - Lorsqu'une limite du terrain jouxte la zone UE, la hauteur ne doit pas excéder 9 m à l'égout du toit ou à l'acrotère, c'est à dire R+2+combles, dans une bande de 15 m par rapport à cette limite.

10.4 - La règle de hauteur ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, à l'exception des deux cas suivants :

- pour les bâtiments inscrits sur la liste des bâtiments remarquables
- pour les constructions dans les cônes de vue.

Nota : La hauteur est définie en annexe 1 du règlement.

ARTICLE UF 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

11.1 - Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures de part et d'autre de celles-ci.

11.2 - Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

11.3 - Les couvertures apparentes d'aspect tôles ondulées, amiante, ciment, en papier goudronné, fausses tuiles, ciment gris, sont interdites. Le respect des dispositions de la charte couleurs/matières en annexe 3 du règlement est recommandé.

11.4 - Les clôtures sur rue ne pourront excéder une hauteur totale de 2 mètres avec une partie pleine d'1.20 mètre maximum, à l'exception des portes, portails ou coffrets (boîtiers EDF – GDF,

France Telecom...) qui pourront être totalement en partie pleine. La partie ajourée devra représenter un minimum de 80% de surface de vide vérifiés sur chaque tronçon de clôture de 2 mètres de longueur maximum, ou des espaces libres de 5 centimètres minimum de largeur entre chaque partie pleine.

- Toutefois, lors de la modification partielle d'une clôture existante d'une hauteur supérieure à 2 mètres, sa reconstitution à sa hauteur initiale pourra être admise.
- Le festonnage ou tout autre dispositif d'occultation autre que végétal est interdit sur les clôtures.
- Elles doivent être d'un modèle simple et sans décoration inutile et conçues en fonction de celles déjà existantes dans la voie. Elles doivent respecter l'homogénéité de la zone
- Une haie végétale est recommandée pour participer à la qualité du paysage et à la nécessité de créer un écran visuel.
- Le soubassement sera aménagé afin de permettre la circulation de la biodiversité
- Quand il y a nécessité de création d'un mur de soutènement, celui-ci peut constituer la partie pleine de la clôture jusqu'à concurrence de 1.20 mètre de hauteur, le reste doit être traité en talus.
- Pour les équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour des raisons techniques ou de sécurité.

11.5 – Les clôtures en limites séparatives ne doivent pas dépasser 2.60 mètres de hauteur et le soubassement devra permettre la circulation de la biodiversité.

11.6 – un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructure (VMC...). Les toitures terrasses non accessibles doivent obligatoirement être végétalisées afin de ralentir les rejets des eaux pluviales vers les réseaux. A l'exception de celles accueillant des panneaux solaires afin de produire l'électricité toute ou en partie nécessaire au bâtiment ; ou un bassin de rétention pour un usage extérieur (arroser le jardin, laver la voiture) et/ou intérieur (alimenter les toilettes, lessive...)
N.B. : (L'utilisation de l'eau de pluie filtrée pour la douche autorisée en Belgique et en Allemagne, ne l'est pas en France).

11.7 – Les éléments de patrimoine bâti, repérés au moyen d'un aplat rouge sur le document graphique n°5.2, sont remarquables : ils doivent être conservés. Leur démolition n'est autorisée que pour motif de sécurité publique ou pour permettre de réaliser un projet présentant un caractère d'intérêt général. La restauration ou reconstruction de ces bâtiments ou partie de bâtiments doit conserver ou restituer le caractère urbain et architectural des lieux. La liste complète de ces éléments est jointe en annexe n°5 du présent règlement.

11.8 – Les pignons en vis-à-vis d'un élément de patrimoine remarquable devront faire l'objet d'un traitement de nature à ne pas porter atteinte à la qualité de l'environnement du bâtiment remarquable.

11.9 – Il est recommandé d'utiliser des matériaux participant à la démarche de Haute Qualité

Environnementale (HQE) : matériaux recyclables, matériaux présentant de bonnes qualités d'isolation, ceux permettant les économies d'énergie, etc.

Nota : Article R. 111-21 du code de l'urbanisme : Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

ARTICLE UF 12 - STATIONNEMENT

12.1 - Lors de toute opération de construction neuve ou de changement de destination, il devra être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après.

- La rampe d'accès devra prendre un palier droit de 5 mètres à partir de l'alignement sauf dans les cas d'impossibilité technique.
- Logement de fonction: 1 place / logement et 2 places pour tout logement $\geq 75 \text{ m}^2$
- Bureaux : 40% de la surface de plancher
- Industrie, artisanat, dépôts : 30% de la surface de plancher
- Autres (commerce, hôtels, etc) : 40% de la surface de plancher dont 80% seront trouvés en sous-sol ou dans le volume de la construction

Une proportion de 30% au moins des surfaces totales de stationnement définies ci-dessus devra être réalisée dans des constructions à rez-de-chaussée ou en sous-sol.

Lorsque les surfaces de stationnement sont données en pourcentage de la surface de plancher, le nombre de places de stationnement est donné par la division de ces surfaces par 25 m^2 .

Règle d'arrondi :

Il sera pris l'unité inférieure jusqu'à l'arrondi de 0.49.

Il sera pris l'unité supérieure à partir de l'arrondi de 0.50.

12.2 - Toute disposition doit être prise pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres, de façon à ce que les opérations de chargement et de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété

12.3 - Dans un rayon de 400 m autour des gares et des stations de tramway, les normes de stationnement pour les constructions à destination autre que celle de logements pourront être divisées par deux.

12.4 - Pour les changements de destination de locaux, les aménagements et les extensions de bâtiments, il ne sera exigé de places de stationnement que pour des besoins nouveaux induits

par l'opération.

12.5 – En plus des surfaces de stationnements définies ci-dessus, des emplacements réservés aux deux-roues seront matérialisés et aménagés à cet effet.

La surface affectée aux véhicules deux-roues ne sera pas inférieure à 0.5% du total des places de stationnement avec une superficie minimum équivalente à une place de stationnement VL.

12.6 – Pour les équipements publics et d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces normes pourront être assouplies compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.

12.7 – Recommandation : Caractéristiques de stationnement :

Les dimensions minimales pour une place simple 5.00mx2.50m, et une place double 9.00mx2.30m

12.8 - Les aires de stationnement extérieures ou parking de surface doivent être réalisées de manière à permettre l'infiltration des eaux pluviales.

12.9 - Pour répondre à l'accessibilité des personnes handicapées, 5% des parkings des établissements recevant du public leur sont réservés dans toutes les aires de stationnement. Le total obtenu sera toujours arrondi au nombre entier supérieur.

12.10 - Article L 123-1-12 alinéa 2 du code de l'Urbanisme « Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, 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. »

12.11 – Dispositions applicables aux demandes de permis de construire déposées à partir du 1er juillet 2012 :

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux seuls occupants des places de stationnement, constitué notamment de places de stationnement individuelles fermées ou d'accès sécurisé, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-2 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal tertiaire sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux salariés, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-3 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, ces

bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-4 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal de bureaux comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation.

ARTICLE UF 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1 - 15% de la superficie du terrain devront être traités en espace vert.

Les projets de constructions doivent être étudiés dans le sens d'une conservation maximum des plantations existantes ou d'un remplacement lorsque les travaux nécessitent l'abattage d'arbre.

13.2 - La marge de reculement des bâtiments définie à l'article UF 7 sera soit bordée par un écran végétal, soit traitée de manière végétale.

13.3 - Toute construction à édifier devra sauvegarder et mettre en valeur les arbres remarquables repérés au moyen d'un point vert sur le document graphique n°5.2.

13.6 – Les espaces minéraux devront favoriser l'infiltration gravitaire des eaux pluviales (graviers, dalles à joints perméables, ou dalles engazonnées, sables, copeaux de bois, enrobés drainants etc ...)

ARTICLE UF 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)

14.1 – Le coefficient d'occupation des sols est fixé à 1.60.

14.2 - Le COS ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, à l'exception des bâtiments inscrits sur la liste des bâtiments remarquables.

ZONE UM

Domaine ferroviaire situé au nord de la commune

ARTICLE UM 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Toutes les constructions sauf celles prévues à l'article 2.

ARTICLE UM 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment autorisés sous conditions particulières :

2.1 - les constructions, les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement au réseau de transport public ferroviaire ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation, et les dépôts réalisés par les clients du chemin de fer pour les emplacements mis à leur disposition pour l'exercice de leurs activités liées au service public ferroviaire (entreposage, stockage et conditionnement des marchandises).

Les dépôts non couverts ne devront pas être visibles de la voie publique et des immeubles avoisinants, et camouflés par des écrans de verdure.

2.2 - l'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels.

2.3 - les constructions situées le long des voies indiquées au plan relatif au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres (cf. annexe n°6.4 du dossier), à condition qu'elles prennent en compte l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit (cf. arrêté préfectoral n°2000-305 du 6 décembre 2000 en annexe n°6.4 du dossier).

ARTICLE UM 3 – ACCES ET VOIRIE

3.1 - Toute construction doit être accessible d'une voie carrossable publique ou privée en bon état de viabilité présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

3.2 - Lorsque les voies nouvelles se termineront en impasse, celles-ci devront être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

ARTICLE UM 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1 - Eau

Le branchement sur le réseau existant est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.

4.2 - Assainissement

4.2.1 - Eaux usées :

- Le branchement sur le réseau existant est obligatoire.
- Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement.
- En cas d'absence de réseau, les dispositions de l'arrêté du 3 mars 1982 et des instructions subséquentes du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France sont appliquées.
- Dans ce secteur toute construction de logement de fonction devra disposer d'un bac dégraisseur en sortie de cuisine afin de limiter l'importance des avants rejets vers les stations d'épuration.

4.2.2 - Eaux pluviales :

- Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, conformément aux articles 640 et 641 du Code Civil.
- Tout aménagement réalisé sur un terrain hors de l'emprise au sol des bâtiments ne doit pas accentuer les rejets d'eaux pluviales.
- En l'absence de réseaux ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.
- Le débit de fuite admissible est fixé à 2 litres par seconde et par hectare.

4.2.3 - A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. D'autre part, il est recommandé – pour les eaux pluviales - d'installer un réseau séparatif double qui permettra de rejeter dans la nature, d'une part, les eaux de toiture directement, et d'autre part, les eaux de voirie après déshuilage et débouage.

4.2.4 - Tout raccordement aux réseaux publics sera exécuté suivant les prescriptions d'un arrêté d'autorisation pris à la suite d'une demande spéciale présentée par les propriétaires des immeubles intéressés.

Nota : Conformément aux dispositions de l'article R. 431-5 du code de l'urbanisme, la demande d'autorisation de construire doit préciser la puissance électrique nécessaire au projet, lorsque la puissance électrique est supérieure à 12 kilovoltampères monophasé ou 36 kilovoltampères triphasé.

4.3 – Réseaux divers

Lorsque les lignes publiques électriques ou de téléphone sont enterrées, leurs raccordements correspondants, sur les parcelles privées, doivent l'être également. Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunication en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduites en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété publique/privée.

Toute construction ou extension de réseaux électriques de distribution publique HTA et BT, doit faire l'objet d'une demande d'alimentation au réseau d'électricité, auprès de ERDF, complétée par une appréciation de la puissance de raccordement nécessaire. D'autre part, la technique discrète (en souterrain ou posé en façade pour la basse tension) sera privilégiée chaque fois qu'il n'y aura pas d'impossibilité technique.

4.4 - Entreposage des ordures ménagères

Les constructions devront être pourvues de locaux destinés au stockage des déchets ménagers et déchets industriels banals (DIB) dont les dimensions devront permettre une collecte sélective de ces déchets. En cas de retrait de la construction par rapport à l'alignement, les conteneurs en attente de la collecte devront pouvoir être facilement accessibles depuis le domaine public, sans empiéter sur celui-ci.

D'autre part, les dispositifs destinés au ramassage des déchets par tri sélectif et les locaux poubelles doivent être couverts ou enfouis.

ARTICLE UM 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UM 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire au point le plus proche de l'alignement opposé, doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

6.2 - Les constructions devront être implantées à 6 mètres minimum de l'alignement, excepté pour les plantations et les installations dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation des voies ferrées.

6.3 – Terrains d'angle et terrains traversants :

En cas de terrain d'angle ou de terrain traversant, la règle des implantations par rapport aux voies publiques ou privées et aux emprises publiques sera calculée sur chaque alignement.

Nota : définition de l'alignement en annexe 1 du règlement

ARTICLE UM 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES.

7.1 - Pour les installations dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation des voies ferrées :

- les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait.

En cas de retrait, celui-ci devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 6 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

7.2 - Pour les autres installations, les constructions sont interdites sur les limites séparatives.

7.3 – Terrains d'angle et terrains traversants

En cas de terrain d'angle, la largeur du terrain est mesurée au droit de chacune des rues. Les implantations sur limites séparatives sont fixées pour chacune des rues en fonction de l'article 7.1 et 7.2.

En cas de terrain traversant donnant sur deux rues, la règle sera comptée sur chaque alignement.

ARTICLE UM 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE.

La plus courte distance entre deux bâtiments devra être au moins égale à 4 mètres, à l'exception des installations dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation des voies ferrées.

ARTICLE UM 9 - EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UM 10 - HAUTEUR MAXIMUM

La hauteur des constructions y compris les locaux techniques ne pourra dépasser 15 mètres. Les cheminées, les pylônes, les supports de lignes électriques ou d'antennes, et les équipements techniques ne sont pas pris en compte dans cette hauteur.

Nota : La hauteur est définie en annexe 1 du règlement.

ARTICLE UM 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

11.1 - Les matériaux tels que carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures de part et d'autre de celles-ci..

11.2 - Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

11.3 - Les couvertures apparentes d'aspect tôle ondulée, papier goudronné, sont interdites. Le respect des dispositions de la charte couleurs/matières en annexe 3 du présent règlement est recommandé.

11.4 – Un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures et terrasses ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructure (VMC...). Les toitures terrasses non accessibles doivent obligatoirement être végétalisées afin de ralentir les rejets des eaux pluviales vers les réseaux. A l'exception de celles accueillant des panneaux solaires afin de produire l'électricité toute ou en partie nécessaire au bâtiment ; ou un bassin de rétention pour un usage extérieur (arroser le jardin, laver la voiture) et/ou intérieur (alimenter les toilettes, lessive...).

N.B. : (L'utilisation de l'eau de pluie filtrée pour la douche autorisée en Belgique et en Allemagne, ne l'est pas en France).

11.5 – Les éléments de patrimoine bâti, repérés au moyen d'un aplat rouge sur le document graphique n°5.2, sont remarquables : ils doivent être conservés. Leur démolition n'est autorisée que pour motif de sécurité publique ou pour permettre de réaliser un projet présentant un caractère d'intérêt général. La restauration ou reconstruction de ces bâtiments ou partie de bâtiments doit conserver ou restituer le caractère urbain et architectural des lieux. La liste complète de ces éléments est jointe en annexe n°5 du présent règlement.

11.6 – Les pignons en vis-à-vis d'un élément de patrimoine remarquable devront faire l'objet d'un traitement de nature à ne pas porter atteinte à la qualité de l'environnement du bâtiment remarquable.

11.7 – Il est recommandé d'utiliser des matériaux participant à la démarche de Haute Qualité Environnementale (HQE) : matériaux recyclables, matériaux présentant de bonnes qualités d'isolation, ceux permettant les économies d'énergie, etc.

Rappel : Pour répondre à l'accessibilité des personnes handicapées, 5% des parkings des établissements recevant du public leur sont réservés dans toutes les aires de stationnement. Le total obtenu sera toujours arrondi au nombre entier supérieur.

Nota : Article R. 111-21 du code de l'urbanisme : Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

ARTICLE UM 12 - STATIONNEMENT

Lors de toute opération de construction ou de transformation de locaux, il devra être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après :

- logement : 1 place/logement
- bureaux : 60% de la surface de plancher
- ateliers, dépôts : 25% de la surface de plancher
- activités liées à l'automobile, transporteurs : 40% de la surface de plancher

Toute disposition devra être prise pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres, de façon à ce que les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété.

Nota 1 : Article L 123-1-12 alinéa 2 du code de l'Urbanisme « Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, 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. »

Nota 2 : Dispositions applicables aux demandes de permis de construire déposées à partir du 1er juillet 2012 :

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux seuls occupants des places de stationnement, constitué notamment de places de stationnement individuelles fermées ou d'accès sécurisé, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-2 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal tertiaire sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux salariés, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-3 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-4 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal de bureaux comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation.

ARTICLE UM 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1 - Les espaces libres seront traités en espaces verts.

13.2 - Toute construction à édifier devra sauvegarder et mettre en valeur les arbres remarquables repérés au moyen d'un point vert sur le document graphique n°5.2.

ARTICLE UM 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)

Il n'est pas fixé de règle.

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Clamart

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 23 septembre 2009
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013*

ZONE UB

**Mixité des fonctions recherchée entre habitat (de type collectif et individuel) et activités, essentiellement de type tertiaire.
Commerces, services et équipements collectifs autorisés de manière à renforcer cette diversité des fonctions**

ARTICLE UB 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- 1.1 - l'implantation et l'extension des installations classées sauf celles prévues à l'article UB 2.
- 1.2 - les dépôts à l'air libre excepté ceux autorisés au paragraphe 2.1, les entrepôts, les entreprises de stockage et de cassage de voitures, et la transformation de matériaux de récupération.
- 1.3 - les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation visés à la section III des Chapitres Ier et V du Titre II du livre IV du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.
- 1.4 - les dépôts d'hydrocarbures classés autres que les stations de distribution d'essence aux particuliers, les stades autres que d'entraînement et les lieux de spectacles en plein air, les installations recevant du public, dans les parties de la zone où figurent des couloirs affectés à des lignes électriques (voir plan des servitudes en annexe 6.2 du dossier).

ARTICLE UB 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment autorisés sous conditions particulières :

- 2.1 - l'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone, tels que boulangeries, laveries, drogueries, dépôts d'hydrocarbures liés à des garages ou stations-service, chaufferies, climatisations, parcs de stationnement, ou les installations nécessaires au réseau de transport public ferroviaire, ou les installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels.
- 2.2 - les projets de construction dans les parties de la zone UB où figurent d'anciennes carrières, à condition qu'ils respectent l'avis de l'Inspection Générale des Carrières.

2.3 - les constructions situées le long des voies indiquées au plan relatif au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres (cf. annexe n°6.4 du dossier), à condition qu'elles prennent en compte l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit (cf. arrêté préfectoral n°2000-305 du 6 décembre 2000 en annexe n°6.4 du dossier).

2.4 - Dans les parties de la zone où figurent des couloirs affectés aux lignes électriques, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part d'EDF.

2.5 – Les opérations de logements d'une surface supérieure ou égale à 1000 m² de surface de plancher devront comporter un minimum de 30% de logements sociaux en application de la loi n° 2006-872 du 13 juillet 2006 Engagement National pour le Logement .

2.6 – L'implantation d'antennes relais de téléphonie mobile dans les périmètres sensibles définis en annexe 5.5 du dossier de PLU dès lors que l'intensité maximale du champ électrique au droit des vues des établissements ou des espaces ouverts concernés sera et demeurera égale ou inférieure à 2 V/m équivalent 900 Mhz sur l'ensemble du territoire de la Commune et à 1 V/m dans un rayon de 100m autour des établissements publics et ceux recevant des enfants.

ARTICLE UB 3 - ACCES ET VOIRIE

3.1 - Pour être constructible, un terrain doit être accessible d'une voie carrossable publique ou privée, éventuellement d'une servitude de passage, en bon état de viabilité et présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie.

3.2 - La largeur des voies d'accès, desservant plus de deux unités nouvelles d'habitation, ne peut en aucun cas être inférieure à 3.50 m. Un seul accès est autorisé tous les 20 mètres de linéaire de façade du terrain.

3.3 - Lorsque les voies nouvelles se termineront en impasse, celles-ci devront être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

ARTICLE UB 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1 - Eau

Toute construction doit être raccordée au réseau public d'eau potable.

4.2 - Assainissement

4.2.1 – Eaux usées :

- Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement.

- L'évacuation des eaux usées industrielles et autres fluides dans le réseau public est subordonnée à un pré-traitement défini par un arrêté d'autorisation de déversement.
- Toute construction devra disposer d'un bac dégraisseur afin de limiter l'importance avant rejets vers les stations d'épuration.

4.2.2 - Ecoulement des eaux pluviales :

- Les aménagements réalisés sur le terrain hors de l'emprise au sol des bâtiments ne doivent pas accentuer les rejets d'eaux pluviales.
- En dehors des périmètres de carrière, tout rejet en milieu naturel direct doit être privilégié au même titre que l'infiltration au plus près de la source (point de chute sur le sol), sur les parties de terrain d'espaces verts de pleine terre.
- A l'intérieur d'un terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. D'autre part, il est recommandé – pour les eaux pluviales - d'installer un réseau séparatif double qui permettra de rejeter dans la nature, d'une part, les eaux de toiture directement, et d'autre part, les eaux de voirie après déshuilage et débouillage.

Le débit de fuite admissible est fixé à 2 litres par seconde et par hectare.

- Les toitures terrasses non accessibles doivent obligatoirement être végétalisées afin de ralentir les rejets des eaux pluviales vers les réseaux. A l'exception de celles accueillant des panneaux solaires afin de produire l'électricité toute ou en partie nécessaire au bâtiment ; ou un bassin de rétention pour un usage extérieur (arroser le jardin, laver la voiture) et/ou intérieur (alimenter les toilettes, lessive...) *N.B : (L'utilisation de l'eau de pluie filtrée pour la douche autorisée en Belgique et en Allemagne, ne l'est pas en France).*
- Il est recommandé de procéder à l'installation de citernes de récupération des eaux à usage d'arrosage. Afin de prévenir les pollutions consécutives aux eaux de ruissellement, les parkings collectifs seront aménagés d'un dispositif de traitement assurant le dessablage, le débouillage et la récupération des hydrocarbures.

Nota 1 : Toute demande de permis de construire doit être accompagnée d'un plan de raccordement aux réseaux de la zone desservant le terrain (voirie, eau, gaz, électricité, assainissement...) et un plan des équipements internes du terrain (réseaux d'évacuation des eaux usées et pluviales, réseaux d'électricité, de gaz...).

Nota 2 : Conformément aux dispositions de l'article R. 431-5 du code de l'urbanisme, la demande d'autorisation de construire doit préciser la puissance électrique nécessaire au projet, lorsque la puissance électrique est supérieure à 12 kilovoltampères monophasé ou 36 kilovoltampères triphasé.

4.3 – Réseaux divers

Lorsque les lignes publiques électriques ou de téléphone sont enterrées, leurs raccordements

correspondants, sur les parcelles privées, doivent l'être également. Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunication en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduites en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété publique/privée.

Toute construction ou extension de réseaux électriques de distribution publique HTA et BT, doit faire l'objet d'une demande d'alimentation au réseau d'électricité, auprès de ERDF, complétée par une appréciation de la puissance de raccordement nécessaire. D'autre part, la technique discrète (en souterrain ou posé en façade pour la basse tension) sera privilégiée chaque fois qu'il n'y aura pas d'impossibilité technique.

4.4 - Entreposage des ordures ménagères

Les constructions, à l'exception des maisons individuelles, devront être pourvues de locaux destinés au stockage des déchets ménagers et déchets industriels banals (DIB) dont les dimensions devront permettre une collecte sélective de ces déchets. En cas de retrait de la construction par rapport à l'alignement, les conteneurs en attente de la collecte devront pouvoir être facilement accessibles depuis le domaine public, sans empiéter sur celui-ci.

D'autre part, les dispositifs destinés au ramassage des déchets par tri sélectif et les locaux poubelles doivent être couverts ou enfouis.

ARTICLE UB 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UB 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 – Les constructions affectées à l'habitation devront être implantés à 4 mètres minimum de l'alignement actuel ou futur de la voie, et la marge de recul sera traitée en espace végétalisé.

Les immeubles mixtes affectés pour partie à l'habitation, dont moins de 50% du linéaire du rez-de-chaussée est affecté au commerce, à l'artisanat et aux services ainsi que des commerces, sont soumis aux dispositions du présent article 6.1.

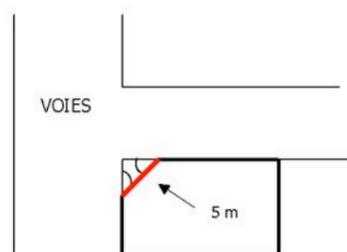
6.2 – Les immeubles dont au moins 50% du linéaire du rez-de-chaussée est affecté au commerce, à l'artisanat et aux services doivent être implantés à l'alignement, à l'exception du cas visé ci-dessous :

6.3 – Les autres constructions que celles mentionnées aux 6.1 et 6.2 peuvent être implantées soit à l'alignement soit en retrait des voies.

En cas de retrait, les constructions devront être implantées à 4 mètres minimum de l'alignement actuel ou futur de la voie.

6.4 – Dans tous les cas, pour permettre d'harmoniser les façades, dans le cas où une construction voisine existante sur l'unité foncière ou mitoyenne de la construction projetée est implantée en retrait de l'alignement, on pourra autoriser des implantations en tout ou partie, avec le même retrait que celui de la construction voisine.

6.5 - Pour les constructions neuves, les propriétés situées à l'angle de deux voies ouvertes à la circulation publique supporteront un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 5 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.



6.6 – Terrains d'angle et terrains traversants :

En cas de terrain d'angle ou de terrain traversant, la règle des implantations par rapport aux voies publiques ou privées et aux emprises publiques sera calculée sur chaque alignement.

6.7.1 - Les saillies par rapport à l'alignement sont autorisées, à condition qu'elles n'avancent pas de plus de 0.80 m sur le plan de la façade et qu'elles soient situées à 4.30 m au-dessus du niveau du sol mesuré à l'alignement. Toutefois, sous réserve que le trottoir situé au droit de la façade présente une largeur d'au moins 1,40 m et qu'aucune plantation ne soit présente sur ce trottoir, la hauteur de la saillie pourra être réduite de 4,30 m à 3,50 m.

6.7.2 - Les saillies sur reculement (imposé aux articles ci-dessus) sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas de plus de 1.50 m sur le plan de la façade et qu'elles soient situées à 4.30 m au-dessus du niveau du sol mesuré à l'alignement. Toutefois, sous réserve que le trottoir situé au droit de la façade présente une largeur d'au moins 1,40 m et qu'aucune plantation ne soit présente sur ce trottoir, la hauteur de la saillie pourra être réduite de 4,30 m à 3,50 m.

6.8 – L'implantation en retrait des constructions s'apprécie au point le plus défavorable de la façade du bâti.

L'implantation s'apprécie hors élément de construction nécessaire à la sécurité du bâtiment et de ses occupants.

6.9 - Toutefois, les travaux de modification de façade, d'extension ou de surélévation sur des constructions à usage d'habitation et dont l'implantation ne respecte pas le reculement défini ci-dessus peuvent être autorisés à condition que ces transformations n'entraînent pas une augmentation d'emprise au sol dans ce reculement de 6 mètres.

Nota : définition de l'alignement en annexe 1 du règlement.

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

7.1 – Implantation des constructions en limite séparative

7.1.1 - Pour les terrains dont la largeur est \leq à 9 mètres au droit de la construction.

Dans une bande de 30 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur :

- les constructions sur les limites séparatives joignant l'alignement sont obligatoires.

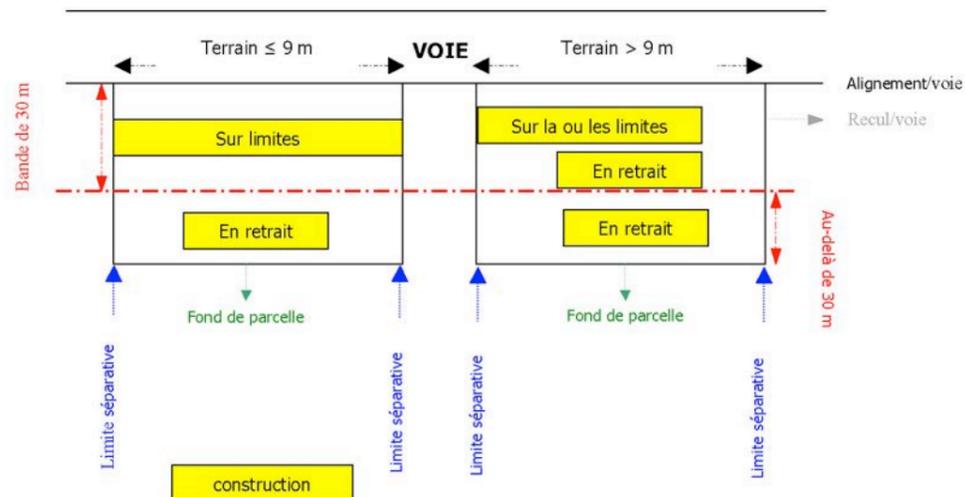
Au-delà de la bande de 30 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur :

- les constructions devront être implantées en retrait des limites séparatives.

Le retrait devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

Toutefois, une implantation sur la ou les limites séparatives est autorisée pour masquer les héberges voisines ou pour permettre l'édification d'un bâtiment dont le volume comporte au maximum deux niveaux + combles.



7.1.2 - Pour les terrains dont la largeur est > à 9 mètres au droit de la construction.

Dans une bande de 30 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur :

- les constructions sont autorisées sur la ou les limites séparatives ou en retrait.

En cas de retrait, celui-ci devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

Au-delà de cette bande de 30 mètres :

- les constructions devront être implantées en retrait des limites séparatives.

Le retrait devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au droit des vues au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

Toutefois, une implantation sur la ou les limites séparatives est autorisée pour masquer les héberges voisines ou pour permettre l'édification d'un bâtiment dont le volume comporte au maximum deux niveaux + combles.

7.1.3 - Pour les limites séparatives avec un terrain comprenant un élément de patrimoine remarquable figurant au PLU, l'implantation sur limite est interdite.

7.1.4 – Terrains d'angle

En cas de terrain d'angle, la largeur du terrain est mesurée au droit de chacune des rues. Les implantations sur limites séparatives sont fixées pour chacune des rues en fonction des articles 7.1.1 à 7.1.3.

7.1.5 – Terrains traversants

En cas de terrain traversant donnant sur 2 rues la règle sera comptée sur chaque alignement

7.2 - Implantation des constructions en fond de terrain :

7.2.1 - Les constructions devront être édifiées en retrait des limites de fond.

Le retrait devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum en tout point du bâtiment (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

Toutefois, une implantation sur la ou les limites séparatives est autorisée pour masquer les héberges voisines ou pour permettre l'édification d'un bâtiment dont le volume comporte au maximum deux niveaux + combles ou pour permettre l'édification d'une annexe à l'habitation dont la hauteur ne doit pas excéder 2.60 mètres au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique), ou 5 mètres au faitage, sur une profondeur de 3 mètres.

7.2.2 – Les locaux techniques destinés aux installations d'intérêt collectif peuvent être implantés soit sur limite de fond soit en retrait de ces limites.

En cas de retrait, celui-ci devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum en tout point du bâtiment (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

7.3 – Les modifications, extensions ou surélévations de bâtiments existants, ne respectant pas les prescriptions énoncées ci-dessus, ne sont pas tenues de les respecter sous réserve :

- que la distance par rapport à la limite séparative ne soit pas diminuée.
- que les vues éclairant des pièces principales respectent les distances réglementaires par rapport aux limites séparatives.

7.4 – Des exceptions pourront être autorisées pour les vues ne respectant pas la distance requise, lorsque celles-ci s'exercent sur des murs, des pignons ou des toitures dépourvus

d'ouverture.

7.5 – Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

Nota 1 : les constructions peuvent être implantées à des distances moindres que celles définies ci-dessus, lorsque que les propriétaires voisins, par acte authentique, s'obligent réciproquement à créer une servitude de cour commune propre à respecter les règles ci-dessus. Dans ce cas, l'assiette de la cour commune ne pourra être partagée que par un mur bahut, n'excédant pas 0,50m de hauteur surmonté d'une grille à claire-voie, la hauteur totale de cette clôture ne pouvant excéder 2,50m. En l'absence d'accord amiable, il pourra être fait application des dispositions des articles L et R.471-1 du Code de l'Urbanisme.

ARTICLE UB 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE.

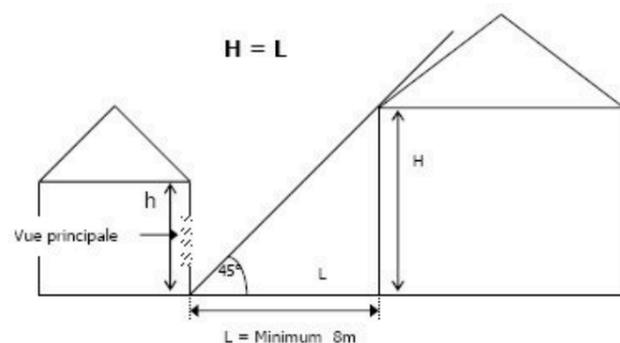
Les bâtiments peuvent être :

8.1 - contigus.

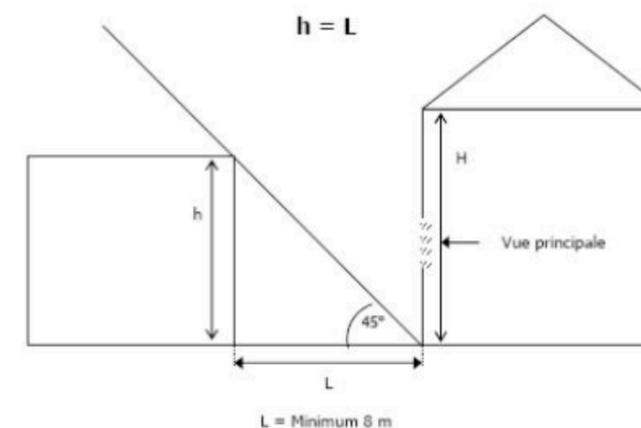
8.2 - non contigus à condition que :

8.2.1 - que le retrait séparant la façade d'un bâtiment de celle d'un autre bâtiment soit au moins égal à :

- la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 8 mètres, si la façade la plus basse comporte des vues éclairant des pièces principales ;

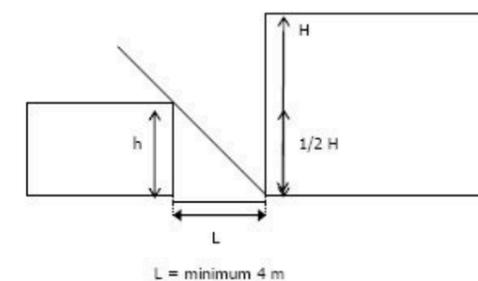


- la hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 8 mètres, si cette dernière ne comporte pas de vues éclairant des pièces principales et que la façade la plus haute en comporte ;



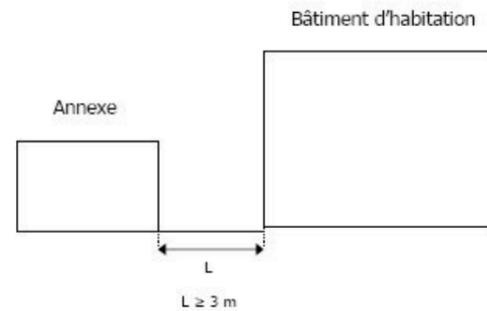
- au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la façade la plus haute, avec un minimum de 4 mètres, si les deux façades ne comportent pas de vues éclairant des pièces principales.

h = L Ou 1/2 H = L



8.2.2- Que la plus courte distance entre deux bâtiments soit au moins égale à 4 mètres.

8.2.3 - Dans le cas d'un bâtiment principal et d'une annexe, la distance entre ces deux constructions devra être supérieure ou égale à 3 mètres.



ARTICLE UB 9 - EMPRISE AU SOL

9.1 - L'emprise au sol ne pourra excéder 50% de la superficie du terrain.

9.2 - La règle d'emprise au sol ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, à l'exception des deux cas suivants :

- pour les bâtiments inscrits sur la liste des bâtiments remarquables
- pour les constructions dans les cônes de vue.

9.3 - Les emplacements réservés pour la réalisation de programmes de logements dans le respect des objectifs de mixité sociale, en application du b de l'article L. 123-2 du code de l'urbanisme, seront affectés d'un coefficient d'emprise au sol de 65%.

ARTICLE UB 10 - HAUTEUR MAXIMUM

10.1 - Dans une bande de 15 mètres à compter de l'alignement actuel ou futur, la hauteur des constructions ne pourra dépasser :

- 15 mètres à l'égout du toit ou au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique),
- 18 mètres au faitage

Au delà de la bande de 15 mètres à compter de l'alignement actuel ou futur, la hauteur des constructions ne pourra dépasser :

- 14 mètres au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique) ou à l'égout du toit
- 18 mètres au faitage

En cas d'attique, celui-ci devra présenter un recul d'1.50 mètre minimum et une hauteur de 3 mètres maximum au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique).

Les toitures ne peuvent présenter une pente supérieure à 45°.

La hauteur s'apprécie hors équipements techniques (cheminées, cages d'ascenseurs ou tout autre élément de construction nécessaire au fonctionnement, à l'entretien ou à la sécurité du bâtiment).

10.2 - Les pylônes, supports de lignes électriques ou d'antennes sont exemptés de cette règle.

10.3 - Lorsqu'une limite du terrain jouxte la zone UE, la hauteur ne doit pas excéder 9 m à l'égout du toit ou au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique) dans une bande de 15 m par rapport à la limite de fond.

10.4 - Sous le couloir affecté aux lignes électriques figuré au plan (voir plan des servitudes en annexe 6.2 du dossier) entre le poste de la Raie Tortue et le pylône 4 de la ligne, la hauteur maximum des constructions est limitée à 8 mètres.

Nota 1 : La hauteur est définie en annexe 1 du règlement.

ARTICLE UB 11 - ASPECT EXTERIEUR ET CLOTURES

11.1 - Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures, de part et d'autre de celles-ci.

11.2 - Les couvertures d'aspect tôle ondulée, polyvinyle, onduline, papier goudronné, fausses tuiles, ciment gris sont interdites. Le respect des dispositions de la charte couleurs/matières en annexe 3 du règlement est recommandé.

11.3 - Chaque façade ou élément de façade d'un bâtiment ne pourra présenter une longueur de plus de 20 mètres.

Les façades ou éléments de façade des équipements publics ou des constructions dont au moins 50% de la surface de plancher est réservé à un équipement public, pourront être supérieures à 20 mètres, sans pouvoir excéder 65 mètres.

11.4 - Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus. Il en est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent recevoir un traitement particulier.

11.5 - Afin de garantir l'harmonie des façades, l'installation d'une antenne parabolique ou de radiodiffusion - télévision doit être réalisée en toiture et de manière à garantir, sinon la non-visibilité depuis le domaine public, du moins la meilleure intégration possible aux volumes en toiture.

11.6 - Les clôtures sur rue ne pourront excéder une hauteur totale de 2 mètres avec une partie pleine d'1.20 mètre maximum, à l'exception des portes, portails ou coffrets (ex : boîtiers EDF – GDF, France Telecom...) qui pourront être totalement en partie pleine. La partie ajourée devra représenter un minimum de 80% de surface de vide vérifiés sur chaque tronçon de clôture de 2 mètres de longueur maximum, ou des espaces libres de 5 centimètres minimum de largeur entre chaque partie pleine..

- Toutefois, lors d'une modification partielle d'une clôture existante d'une hauteur supérieure à 2 mètres, sa reconstitution à sa hauteur d'origine pourra être admise.
- Dans le cas de rue en pente, la hauteur d'1.20 mètre est prise au milieu de chaque élément de clôture à redents.
- Le festonnage ou tout autre dispositif d'occultation autre que végétal est interdit sur les clôtures.
- Elles doivent être d'un modèle simple et sans décoration inutile et conçues en fonction de celles déjà existantes dans la voie.
- Une haie végétale est recommandée pour participer à la qualité du paysage et à la nécessité de créer un écran visuel.
- Le soubassement sera aménagé afin de permettre la circulation de la biodiversité.
- Quand il y a nécessité de création d'un mur de soutènement, celui-ci peut constituer la partie pleine de la clôture jusqu'à concurrence de 1.20 mètre de hauteur, le reste doit être traité en talus.
- Pour les équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour des raisons techniques ou de sécurité.

11.7 – Les clôtures en limites séparatives ne doivent pas dépasser 2.60 mètres de hauteur et l'aménagement du soubassement devra permettre la circulation de la biodiversité.

11.8 – Un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures et terrasses ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructure (VMC...).

Les toitures terrasses non accessibles, en dehors des parties réservées aux équipements techniques ou à l'installation de panneaux solaires thermiques ou photovoltaïques, doivent obligatoirement être végétalisées afin de ralentir les rejets des eaux pluviales vers les réseaux.

11.9 – Les éléments de patrimoine bâti, repérés au moyen d'un aplat rouge sur le document graphique n°5.2, sont remarquables : ils doivent être conservés. Leur démolition n'est autorisée que pour motif de sécurité publique ou pour permettre de réaliser un projet présentant un caractère d'intérêt général. La restauration ou reconstruction de ces bâtiments ou partie de bâtiments doit conserver ou restituer le caractère urbain et architectural des lieux. Leur La liste complète de ces éléments est jointe en annexe n°5 du présent règlement.

11.10 – Les pignons en vis-à-vis d'un élément de patrimoine remarquable devront faire l'objet d'un traitement de nature à ne pas porter atteinte à la qualité de l'environnement du bâtiment remarquable.

11.11 – Il est recommandé d'utiliser des matériaux participant à la démarche de Haute Qualité Environnementale (HQE) : matériaux recyclables, matériaux présentant de bonnes qualités d'isolation, ceux permettant les économies d'énergie, etc.

11.12 – Des panneaux solaires pourront être disposés sur la toiture ou ailleurs s'ils ne nuisent pas à la qualité architecturale du bâtiment.

Nota : Article R. 111-21 du code de l'urbanisme : Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

ARTICLE UB 12 - STATIONNEMENT

12.1 - Lors de toute opération de construction neuve, il devra être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après.

- La rampe d'accès devra prendre un palier droit de 5 mètres à partir de l'alignement sauf en cas d'impossibilité technique.
- Pour les terrains situés à l'angle de voies d'inégales largeurs, l'accès au stationnement s'effectuera sur la voie la plus large, sauf si la voie la moins large fait plus de 5 mètres.
- Les aires de stationnement extérieures ou parking de surface doivent être réalisées de manière à permettre l'infiltration des eaux pluviales.

Lorsqu'une construction comprend des locaux à usage d'habitation et des locaux d'autres destinations, un accès séparé devra être créé pour chaque type de destination.

Habitat :

Habitat	1 place / logement et 2 places pour tout logement $\geq 75m^2$
Habitat locatif aidé	1 place / logement
Logements PLAI	il n'est pas exigé de places de stationnement
Foyers pour personnes âgées :	1 place pour 5 chambres
Foyers de travailleurs :	1 place pour 4 lits
Résidences étudiantes :	1 place / 5 chambres

Commerce :

Commerces < 2 000 m² :

1 place pour 100 m² de la surface de plancher avec un minimum de deux places par commerce, y compris les commerces de cycles.
10 places pour 100 m² de la surface de plancher pour les commerces de réparation, de vente ou d'entretien de véhicules à moteur.

Commerces ≥ à 2 000 m² :

1 place pour 100 m² de la surface de plancher + places de livraison (100 m² minimum), y compris les commerces de cycles.
10 places pour 100 m² de la surface de plancher pour les commerces de réparation, de vente ou d'entretien de véhicules à moteur.
Pour l'accès aux places de livraison des commerces, les rampes d'accès et les hauteurs devront posséder des normes suffisantes pour le passage d'un camion : (hauteur sous poutre : 3 m, largeur : 3 m et dégagement : 6 m).

Bureaux :	1 place pour 50 m ² de surface de plancher
Activités - Ateliers – Dépôts :	1 place pour 100 m ² de surface de plancher
Bâtiments hospitaliers (1) :	1 place pour 3 lits.
Hôtel :	1 place pour 5 chambres + 1 emplacement de car pour 50 chambres.
Restaurants (1) :	1 place pour 50 m ² de surface de plancher

Spectacles, Arts et Fêtes, équipements publics, locaux d'enseignement : les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, les places de stationnement seront calculées suivant la nature et la situation de la construction et la polyvalence éventuelle d'utilisation de ces aires.

(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces normes pourront être assouplies compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.

Règle d'arrondi :

Il sera pris l'unité inférieure jusqu'à l'arrondi de 0.49.
Il sera pris l'unité supérieure à partir de l'arrondi de 0.50.

12.2 - Dans un rayon de 400 m autour des gares et des stations de tramway, les normes de stationnement pour les constructions à destination autre que celle de logements pourront être divisées par deux.

12.3 - Sauf le cas des équipements publics, lorsque le projet induit l'existence de plusieurs places de stationnement, une proportion de 50% au moins des surfaces totales de stationnement définies ci-dessus, à l'exception des commerces de réparation, de vente ou d'entretien des véhicules à moteur où la proportion est de 100%, devra être réalisée dans des constructions à rez-de-chaussée ou en sous-sol ou, en cas d'impossibilité technique, à l'extérieur

des constructions, dans un ouvrage pérenne couvert réservé au stationnement.

12.4 - Lorsque la construction existante ne comporte aucune place de stationnement et que le projet en exige une, elle devra être réalisée dans des constructions à rez-de-chaussée ou en sous-sol sauf pour les pavillons d'habitation en cas d'impossibilité technique.

12.5 - Pour les changements de destination de locaux, les aménagements et les extensions de bâtiments, il ne sera exigé de places de stationnement que pour des besoins nouveaux induits par l'opération.

12.6 - Toute construction de logement collectif devra prévoir la réalisation de stationnement destiné aux véhicules deux-roues, calculé sur la base de 1.50 m² par logement pour les vélos et les poussettes ainsi que 0.5 m² par logement pour les autres deux-roues.

12.7 – Pour la partie activité, 0.5% du total des places de stationnement sera affecté au stationnement des deux-roues.

12.8 – Dispositions générales applicables à toutes les constructions

12.8.1 - Pour les constructions d'habitation individuelles, la superficie réservée au stationnement à l'intérieur des constructions ne pourra excéder la superficie de trois places de stationnement voiture.

12.8.2 - Les places doubles sont autorisées en proportion maximum du nombre de logements de 4 pièces et plus et pour les activités - commerces.

Recommandation : Caractéristiques de stationnement

Les dimensions minimales pour une place simple 5.00m x 2.50m, et une place double 9.00m x 2.30m

12.8.3 - Pour répondre à l'accessibilité des personnes handicapées, 5% des parkings des établissements recevant du public leur sont réservés dans toutes les aires de stationnement. Le total obtenu sera toujours arrondi au nombre entier supérieur.

12.8.4 - Article L 123-1-2 alinéa 2 du code de l'Urbanisme « Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, 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. »

12.8.5 – Dispositions applicables aux demandes de permis de construire déposées à partir du 1^{er} juillet 2012 :

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux seuls occupants des places de stationnement, constitué notamment de places de stationnement individuelles fermées ou d'accès sécurisé, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la

recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-2 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal tertiaire sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux salariés, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-3 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-4 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal de bureaux comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation.

ARTICLE UB 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1 – Pour tout projet de construction, au moins 25% de la superficie du terrain devra être traitée dans une composition paysagère à dominante fortement végétale (allée dallée ou gravillonnée, pas japonais ...).

Pour tout projet de construction, au moins 10% de la superficie du terrain devra être traité en pleine terre.

13.2 - Un minimum d'un arbre par tranche de 100 m² de la superficie du terrain sera exigé et choisi parmi des espèces atteignant au moins 4 à 5 mètres à l'âge adulte.

13.3 - Les normes précitées pourront être divisées par 2 pour tout équipement public ou d'intérêt collectif et qui par nature nécessite de vastes espaces non bâtis : équipements scolaires, centres de secours, équipements sportifs, etc.

Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

13.4 - Les projets de construction devront être étudiés dans le sens d'une conservation maximum des plantations existantes ou d'un remplacement lorsque les travaux nécessitent l'abattage d'arbre.

13.5 - Toute construction à édifier devra sauvegarder et mettre en valeur les arbres remarquables repérés au moyen d'un point vert sur le document graphique n°5.2.

13.6 – Les espaces minéraux devront favoriser l'infiltration gravitaire des eaux pluviales (graviers, dalles à joints perméables, ou dalles engazonnées, sables, copeaux de bois, enrobés drainants etc ...)

ARTICLE UB 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)

14.1 - Le COS est fixé à :
- 0,8 pour l'activité
- 0,8 pour l'habitat

Sachant que le COS global combiné activité/habitat ne peut dépasser 1,6.

14.2 - Le COS ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, à l'exception des deux cas suivants :

- pour les bâtiments inscrits sur la liste des bâtiments remarquables
- pour les constructions dans les cônes de vue.

Nota : Le COS habitat est majoré de 30% pour les logements sociaux.

ZONE UF

Zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts et d'activités tertiaires. Constructions à destination de logements interdites

ARTICLE UF 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

1.1 - les constructions à usage d'habitation et leurs annexes, à l'exception des logements de fonction et de gardiennage, ou de ceux nécessaires au fonctionnement d'un centre administratif et social, ou de services communs.

1.2 - l'implantation des installations classées soumises à autorisation préalable, sauf celles prévues à l'article 2.1.

1.3 - les dépôts à l'air libre, les dépôts de ferraille, de combustibles solides ou liquides et de déchets ainsi que la transformation de matériaux de récupération, les entreprises de stockage et de cassage de voitures.

1.4 - les constructions à usage d'entrepôt, non liées par accessoire à une activité exercée par une entreprise future ou déjà implantée.

1.5 - les dépôts d'hydrocarbures classés autres que les stations de distribution d'essence aux particuliers, les stades autres que d'entraînement et les lieux de spectacles en plein air, les équipements publics, dans les parties de la zone où figurent des couloirs affectés à des lignes électriques (voir plan des servitudes en annexe 6.2 du dossier).

1.6 - l'ouverture et l'exploitation de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation visés à la section III des Chapitres Ier et V du Titre II du livre IV du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ou d'aménagement.

1.7 - le stationnement des caravanes et les installations de camping soumises à autorisation préalable.

ARTICLE UF 2 – OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment autorisés sous conditions particulières :

2.1 - l'implantation des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'elles correspondent à des besoins

nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone, tels que boulangeries, laveries, drogueries, dépôts d'hydrocarbures liés à des garages ou stations-service, chaufferies, climatisations, parcs de stationnement, ou les installations nécessaires au réseau de transport public ferroviaire, ou les installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels.

2.2 - L'extension ou la modification des installations classées existantes soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels.

2.3 - Les projets de construction dans les parties de la zone UF où figurent d'anciennes carrières, à condition qu'ils respectent l'avis de l'Inspection Générale des Carrières.

2.4 - les constructions situées le long des voies indiquées au plan relatif au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres (cf. annexe n°6.4 du dossier), à condition qu'elles prennent en compte l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit (cf. arrêté préfectoral n°2000-305 du 6 décembre 2000 en annexe n°6.4 du dossier).

2.5 - Dans les parties de la zone où figurent des couloirs affectés aux lignes électriques, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part d'EDF.

2.6 - L'implantation d'antennes relais de téléphonie mobile dans les périmètres sensibles définis en annexe 5.5 du dossier de PLU dès lors que l'intensité maximale du champ électrique au droit des vues des établissements ou des espaces ouverts concernés sera et demeurera égale ou inférieure à 2 V/m équivalent 900 Mhz sur l'ensemble du territoire de la Commune et à 1 V/m dans un rayon de 100m autour des établissements publics et ceux recevant des enfants.

2.7 - Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements existants ou autorisés.

2.8 - Les changements de destination ayant pour objet de transformer en logements des surfaces existantes au sein d'immeubles mixtes qui comprennent déjà au moins 20% de surface de plancher destiné à l'habitation. Ce changement de destination de surfaces existantes ne peut cependant avoir pour effet de porter à plus de 80% la surface de plancher réservé à l'habitation de l'immeuble.

ARTICLE UF 3 – ACCES ET VOIRIE

3.1 - Pour être constructible, un terrain doit être accessible d'une voie publique ou privée, éventuellement d'une servitude de passage, en bon état de viabilité et présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie. Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

3.2 - En cas de voies d'accès réservées exclusivement aux véhicules de sécurité, les normes applicables sont fixées par les services de sécurité.

3.3 - Les accès aux établissements doivent être étudiés de manière :

- à permettre aux véhicules d'entrer et de sortir sans manœuvre et de s'arrêter pour s'assurer que la voie est dégagée.
- à avoir des trottoirs pour les piétons.

En outre, les chaussées doivent permettre le croisement de camions avec remorque.

ARTICLE UF 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1 - Eau

Le branchement sur le réseau d'eau existant au droit du terrain est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.

4.2 - Assainissement

A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.

En cas d'absence de réseau, les dispositions de l'arrêté du 3 mars 1982 et les instructions subséquentes du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France sont appliquées.

4.2.1 - Eaux usées

- Le branchement sur le réseau existant est obligatoire.
- Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement, en respectant ses caractéristiques.
- Les dispositifs d'assainissement individuel sont interdits.
- Les eaux industrielles sont soumises au régime de l'instruction et des circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement.

- L'évacuation des eaux résiduaires provenant des installations industrielles ou artisanales est subordonnée à un pré-traitement défini par un arrêté d'autorisation de déversement.
- Dans ce secteur toute construction de logement de fonction devra disposer d'un bac dégraisseur afin de limiter l'importance des rejets vers les stations d'épuration.

4.2.2 - Eaux pluviales

- Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.
- Les aménagements réalisés sur le terrain hors de l'emprise au sol des bâtiments ne doivent pas accentuer les rejets d'eaux pluviales. Afin de prévenir les pollutions consécutives aux eaux de ruissellement, les parkings collectifs seront aménagés d'un dispositif de traitement assurant le dessablage, le débouage et la récupération des hydrocarbures

Nota 1 : Toute demande de permis de construire doit être accompagnée d'un plan de raccordement aux réseaux de la zone desservant le terrain (voirie, eau, gaz, électricité, assainissement...) et un plan des équipements internes du terrain (réseaux d'évacuation des eaux usées et pluviales, réseaux d'électricité, de gaz...).

Nota 2 : Tout raccordement aux réseaux de la zone doit être exécuté suivant les prescriptions d'un arrêté d'autorisation, pris à la suite d'une demande spéciale en mairie, présentée par les propriétaires des immeubles concernés.

- En l'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.
- Le débit de fuite admissible est fixé à 2 litres par seconde et par hectare.

Nota 3 : Conformément aux dispositions de l'article R. 431-5 du code de l'urbanisme, la demande d'autorisation de construire doit préciser la puissance électrique nécessaire au projet, lorsque la puissance électrique est supérieure à 12 kilovoltampères monophasé ou 36 kilovoltampères triphasé.

4.3 – Réseaux divers

Lorsque les lignes publiques électriques ou de téléphone sont enterrées, leurs raccordements correspondants, sur les parcelles privées, doivent l'être également. Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunication en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduites en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété publique/privée.

Toute construction ou extension de réseaux électriques de distribution publique HTA et BT, doit faire l'objet d'une demande d'alimentation au réseau d'électricité, auprès de ERDF, complétée par une appréciation de la puissance de raccordement nécessaire. D'autre part, la technique

discrète (en souterrain ou posé en façade pour la basse tension) sera privilégiée chaque fois qu'il n'y aura pas d'impossibilité technique.

4.4 - Entreposage des ordures ménagères

Les constructions, à l'exception des maisons individuelles, devront être pourvues de locaux destinés au stockage des déchets ménagers et déchets industriels banals (DIB) dont les dimensions devront permettre une collecte sélective de ces déchets. En cas de retrait de la construction par rapport à l'alignement, les conteneurs en attente de la collecte devront pouvoir être facilement accessibles depuis le domaine public, sans empiéter sur celui-ci.

D'autre part, les dispositifs destinés au ramassage des déchets par tri sélectif et les locaux poubelles doivent être couverts ou enfouis.

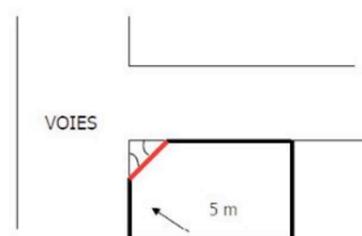
ARTICLE UF 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

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

6.1 - Les constructions doivent être implantées à 4 mètres minimum de l'alignement actuel ou futur.

6.2 - Pour les constructions neuves, les propriétés situées à l'angle de deux voies ouvertes à la circulation publique supporteront un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 5 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.



6.3 - Terrains d'angle et terrains traversants :

En cas de terrain d'angle ou de terrain traversant, la règle des implantations par rapport aux voies publiques ou privées et aux emprises publiques sera calculée sur chaque alignement.

6.4 - Les modifications, extensions ou surélévations de bâtiments existants, ne respectant pas les prescriptions énoncées ci-dessus, ne sont pas tenues de les respecter sous réserve que la distance par rapport aux voies publiques ou privées et aux emprises publiques ne soit pas diminuée.

6.5 – L'implantation en retrait des constructions s'apprécie au point le plus défavorable de la façade du bâti.

L'implantation s'apprécie hors élément de construction nécessaire à la sécurité du bâtiment et de ses occupants.

Nota : définition de l'alignement en annexe 1 du règlement.

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

7.1 - Par rapport aux limites séparatives et aux limites de fond

- les constructions sont autorisées sur la ou les limites séparatives ou en retrait.

En cas de retrait, celui-ci devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

7.2 – Lorsqu'une limite du terrain jouxte la zone UE, l'implantation en retrait est obligatoire.

Le retrait devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 8 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

7.3 - Pour les limites séparatives avec un terrain comprenant un élément de patrimoine remarquable figurant au PLU, l'implantation sur limite est interdite.

7.4 – Terrains d'angle et terrains traversants :

En cas de terrain d'angle, la largeur du terrain est mesurée au droit de chacune des rues. Les implantations sur limites séparatives sont fixées pour chacune des rues en fonction de l'article 7.1 et 7.2.

En cas de terrain traversant donnant sur deux rues, la règle sera comptée sur chaque alignement.

7.5 - Les modifications, extensions ou surélévations de bâtiments existants, ne respectant pas les prescriptions énoncées ci-dessus, ne sont pas tenues de les respecter sous réserve :

- que la distance par rapport à la limite séparative ne soit pas diminuée.
- que les vues éclairant des pièces principales respectent les distances réglementaires par rapport aux limites séparatives.

ARTICLE UF 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

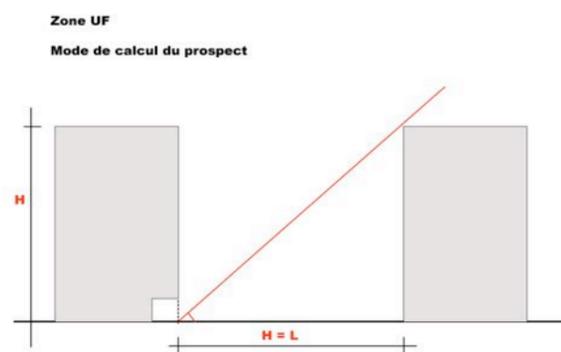
Les bâtiments peuvent être :

8.1 – contigus.

8.2 - non contigus à condition :

8.2.1 - que le retrait séparant la façade d'un bâtiment de celle d'un autre bâtiment soit au moins égal à :

- à $H = L$



- au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la façade la plus haute, avec un minimum de 8 mètres, si les deux façades ne comportent pas de vues éclairant des pièces principales.

8.2.2 - que la plus courte distance entre deux bâtiments soit au moins égale à 8 mètres.

ARTICLE UF 9 - EMPRISE AU SOL DES BATIMENTS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UF 10 - HAUTEUR MAXIMUM

10.1 - La hauteur des constructions ne peut excéder 20 mètres au faitage ou 16 mètres au niveau de la dalle du plancher (en cas de toiture terrasse, hors attique).

La hauteur s'apprécie hors équipements techniques (cheminées, cages d'ascenseurs ou tout autre élément de construction nécessaire au fonctionnement, à l'entretien ou à la sécurité du bâtiment).

10.2 - Sous le couloir affecté aux lignes électriques figuré au plan (voir plan des servitudes en annexe 6.2 du dossier) entre le poste de la Raie Tortue et le pylône 4 de la ligne, la hauteur maximum des constructions est limitée à 8m.

10.3 - Lorsqu'une limite du terrain jouxte la zone UE, la hauteur ne doit pas excéder 9 m à l'égout du toit ou à l'acrotère, c'est à dire R+2+combles, dans une bande de 15 m par rapport à cette limite.

10.4 - La règle de hauteur ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, à l'exception des deux cas suivants :

- pour les bâtiments inscrits sur la liste des bâtiments remarquables
- pour les constructions dans les cônes de vue.

Nota : La hauteur est définie en annexe 1 du règlement.

ARTICLE UF 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

11.1 - Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures de part et d'autre de celles-ci.

11.2 - Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

11.3 - Les couvertures apparentes d'aspect tôles ondulées, amiante, ciment, en papier goudronné, fausses tuiles, ciment gris, sont interdites. Le respect des dispositions de la charte couleurs/matières en annexe 3 du règlement est recommandé.

11.4 - Les clôtures sur rue ne pourront excéder une hauteur totale de 2 mètres avec une partie pleine d'1.20 mètre maximum, à l'exception des portes, portails ou coffrets (boîtiers EDF – GDF,

France Telecom...) qui pourront être totalement en partie pleine. La partie ajourée devra représenter un minimum de 80% de surface de vide vérifiés sur chaque tronçon de clôture de 2 mètres de longueur maximum, ou des espaces libres de 5 centimètres minimum de largeur entre chaque partie pleine.

- Toutefois, lors de la modification partielle d'une clôture existante d'une hauteur supérieure à 2 mètres, sa reconstitution à sa hauteur initiale pourra être admise.
- Le festonnage ou tout autre dispositif d'occultation autre que végétal est interdit sur les clôtures.
- Elles doivent être d'un modèle simple et sans décoration inutile et conçues en fonction de celles déjà existantes dans la voie. Elles doivent respecter l'homogénéité de la zone
- Une haie végétale est recommandée pour participer à la qualité du paysage et à la nécessité de créer un écran visuel.
- Le soubassement sera aménagé afin de permettre la circulation de la biodiversité
- Quand il y a nécessité de création d'un mur de soutènement, celui-ci peut constituer la partie pleine de la clôture jusqu'à concurrence de 1.20 mètre de hauteur, le reste doit être traité en talus.
- Pour les équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour des raisons techniques ou de sécurité.

11.5 – Les clôtures en limites séparatives ne doivent pas dépasser 2.60 mètres de hauteur et le soubassement devra permettre la circulation de la biodiversité.

11.6 – un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructure (VMC...). Les toitures terrasses non accessibles doivent obligatoirement être végétalisées afin de ralentir les rejets des eaux pluviales vers les réseaux. A l'exception de celles accueillant des panneaux solaires afin de produire l'électricité toute ou en partie nécessaire au bâtiment ; ou un bassin de rétention pour un usage extérieur (arroser le jardin, laver la voiture) et/ou intérieur (alimenter les toilettes, lessive...) *N.B : (L'utilisation de l'eau de pluie filtrée pour la douche autorisée en Belgique et en Allemagne, ne l'est pas en France).*

11.7 – Les éléments de patrimoine bâti, repérés au moyen d'un aplat rouge sur le document graphique n°5.2, sont remarquables : ils doivent être conservés. Leur démolition n'est autorisée que pour motif de sécurité publique ou pour permettre de réaliser un projet présentant un caractère d'intérêt général. La restauration ou reconstruction de ces bâtiments ou partie de bâtiments doit conserver ou restituer le caractère urbain et architectural des lieux. La liste complète de ces éléments est jointe en annexe n°5 du présent règlement.

11.8 – Les pignons en vis-à-vis d'un élément de patrimoine remarquable devront faire l'objet d'un traitement de nature à ne pas porter atteinte à la qualité de l'environnement du bâtiment remarquable.

11.9 – Il est recommandé d'utiliser des matériaux participant à la démarche de Haute Qualité

Environnementale (HQE) : matériaux recyclables, matériaux présentant de bonnes qualités d'isolation, ceux permettant les économies d'énergie, etc.

Nota : Article R. 111-21 du code de l'urbanisme : Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

ARTICLE UF 12 - STATIONNEMENT

12.1 - Lors de toute opération de construction neuve ou de changement de destination, il devra être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après.

- La rampe d'accès devra prendre un palier droit de 5 mètres à partir de l'alignement sauf dans les cas d'impossibilité technique.
- Logement de fonction: 1 place / logement et 2 places pour tout logement $\geq 75 \text{ m}^2$
- Bureaux : 40% de la surface de plancher
- Industrie, artisanat, dépôts : 30% de la surface de plancher
- Autres (commerce, hôtels, etc) : 40% de la surface de plancher dont 80% seront trouvés en sous-sol ou dans le volume de la construction

Une proportion de 30% au moins des surfaces totales de stationnement définies ci-dessus devra être réalisée dans des constructions à rez-de-chaussée ou en sous-sol.

Lorsque les surfaces de stationnement sont données en pourcentage de la surface de plancher, le nombre de places de stationnement est donné par la division de ces surfaces par 25 m^2 .

Règle d'arrondi :

Il sera pris l'unité inférieure jusqu'à l'arrondi de 0.49.
Il sera pris l'unité supérieure à partir de l'arrondi de 0.50.

12.2 - Toute disposition doit être prise pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres, de façon à ce que les opérations de chargement et de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété

12.3 - Dans un rayon de 400 m autour des gares et des stations de tramway, les normes de stationnement pour les constructions à destination autre que celle de logements pourront être divisées par deux.

12.4 - Pour les changements de destination de locaux, les aménagements et les extensions de bâtiments, il ne sera exigé de places de stationnement que pour des besoins nouveaux induits

par l'opération.

12.5 – En plus des surfaces de stationnements définies ci-dessus, des emplacements réservés aux deux-roues seront matérialisés et aménagés à cet effet.

La surface affectée aux véhicules deux-roues ne sera pas inférieure à 0.5% du total des places de stationnement avec une superficie minimum équivalente à une place de stationnement VL.

12.6 – Pour les équipements publics et d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces normes pourront être assouplies compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.

12.7 – Recommandation : Caractéristiques de stationnement :

Les dimensions minimales pour une place simple 5.00mx2.50m, et une place double 9.00mx2.30m

12.8 - Les aires de stationnement extérieures ou parking de surface doivent être réalisées de manière à permettre l'infiltration des eaux pluviales.

12.9 - Pour répondre à l'accessibilité des personnes handicapées, 5% des parkings des établissements recevant du public leur sont réservés dans toutes les aires de stationnement. Le total obtenu sera toujours arrondi au nombre entier supérieur.

12.10 - Article L 123-1-12 alinéa 2 du code de l'Urbanisme « Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, 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. »

12.11 – Dispositions applicables aux demandes de permis de construire déposées à partir du 1er juillet 2012 :

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux seuls occupants des places de stationnement, constitué notamment de places de stationnement individuelles fermées ou d'accès sécurisé, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-2 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal tertiaire sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux salariés, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-3 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, ces

bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-4 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal de bureaux comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation.

ARTICLE UF 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1 - 15% de la superficie du terrain devront être traités en espace vert.

Les projets de constructions doivent être étudiés dans le sens d'une conservation maximum des plantations existantes ou d'un remplacement lorsque les travaux nécessitent l'abattage d'arbre.

13.2 - La marge de reculement des bâtiments définie à l'article UF 7 sera soit bordée par un écran végétal, soit traitée de manière végétale.

13.3 - Toute construction à édifier devra sauvegarder et mettre en valeur les arbres remarquables repérés au moyen d'un point vert sur le document graphique n°5.2.

13.6 – Les espaces minéraux devront favoriser l'infiltration gravitaire des eaux pluviales (graviers, dalles à joints perméables, ou dalles engazonnées, sables, copeaux de bois, enrobés drainants etc ...)

ARTICLE UF 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)

14.1 – Le coefficient d'occupation des sols est fixé à 1.60.

14.2 - Le COS ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif reconnus d'utilité publique, à l'exception des bâtiments inscrits sur la liste des bâtiments remarquables.

ZONE UM

Domaine ferroviaire situé au nord de la commune

ARTICLE UM 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Toutes les constructions sauf celles prévues à l'article 2.

ARTICLE UM 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment autorisés sous conditions particulières :

2.1 - les constructions, les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement au réseau de transport public ferroviaire ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation, et les dépôts réalisés par les clients du chemin de fer pour les emplacements mis à leur disposition pour l'exercice de leurs activités liées au service public ferroviaire (entreposage, stockage et conditionnement des marchandises).

Les dépôts non couverts ne devront pas être visibles de la voie publique et des immeubles avoisinants, et camouflés par des écrans de verdure.

2.2 - [Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation.](#)

2.3 - l'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou déclaration préalable, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement, et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec l'environnement, notamment respecter les normes de bruit, les normes de pollutions atmosphériques, les normes de stockage, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels.

2.4 - les constructions situées le long des voies indiquées au plan relatif au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres (cf. annexe n°6.4 du dossier), à condition qu'elles prennent en compte l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit (cf. arrêté préfectoral n°2000-305 du 6 décembre 2000 en annexe n°6.4 du dossier).

ARTICLE UM 3 – ACCES ET VOIRIE

3.1 - Toute construction doit être accessible d'une voie carrossable publique ou privée en bon état de viabilité présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

3.2 - Lorsque les voies nouvelles se termineront en impasse, celles-ci devront être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

ARTICLE UM 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1 - Eau

Le branchement sur le réseau existant est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.

4.2 - Assainissement

4.2.1 - Eaux usées :

- Le branchement sur le réseau existant est obligatoire.
- Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement.
- En cas d'absence de réseau, les dispositions de l'arrêté du 3 mars 1982 et des instructions subséquentes du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France sont appliquées.
- Dans ce secteur toute construction de logement de fonction devra disposer d'un bac dégraisseur en sortie de cuisine afin de limiter l'importance des avants rejets vers les stations d'épuration.

4.2.2 - Eaux pluviales :

- Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, conformément aux articles 640 et 641 du Code Civil.
- Tout aménagement réalisé sur un terrain hors de l'emprise au sol des bâtiments ne doit pas accentuer les rejets d'eaux pluviales.
- En l'absence de réseaux ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.
- Le débit de fuite admissible est fixé à 2 litres par seconde et par hectare.

4.2.3 - A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. D'autre part, il est recommandé – pour les eaux pluviales - d'installer un réseau séparatif double qui permettra de rejeter dans la nature, d'une part, les eaux de toiture directement, et d'autre part, les eaux de voirie après déshuilage et débouage.

4.2.4 - Tout raccordement aux réseaux publics sera exécuté suivant les prescriptions d'un arrêté d'autorisation pris à la suite d'une demande spéciale présentée par les propriétaires des immeubles intéressés.

Nota : Conformément aux dispositions de l'article R. 431-5 du code de l'urbanisme, la demande d'autorisation de construire doit préciser la puissance électrique nécessaire au projet, lorsque la puissance électrique est supérieure à 12 kilovoltampères monophasé ou 36 kilovoltampères triphasé.

4.3 – Réseaux divers

Lorsque les lignes publiques électriques ou de téléphone sont enterrées, leurs raccordements correspondants, sur les parcelles privées, doivent l'être également. Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunication en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduites en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété publique/privée.

Toute construction ou extension de réseaux électriques de distribution publique HTA et BT, doit faire l'objet d'une demande d'alimentation au réseau d'électricité, auprès de ERDF, complétée par une appréciation de la puissance de raccordement nécessaire. D'autre part, la technique discrète (en souterrain ou posé en façade pour la basse tension) sera privilégiée chaque fois qu'il n'y aura pas d'impossibilité technique.

4.4 - Entreposage des ordures ménagères

Les constructions devront être pourvues de locaux destinés au stockage des déchets ménagers et déchets industriels banals (DIB) dont les dimensions devront permettre une collecte sélective de ces déchets. En cas de retrait de la construction par rapport à l'alignement, les conteneurs en attente de la collecte devront pouvoir être facilement accessibles depuis le domaine public, sans empiéter sur celui-ci.

D'autre part, les dispositifs destinés au ramassage des déchets par tri sélectif et les locaux poubelles doivent être couverts ou enfouis.

ARTICLE UM 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UM 6 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire au point le plus proche de l'alignement opposé, doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

6.2 - Les constructions devront être implantées à 6 mètres minimum de l'alignement, excepté pour les plantations et les installations dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation des voies ferrées.

6.3 – Terrains d'angle et terrains traversants :

En cas de terrain d'angle ou de terrain traversant, la règle des implantations par rapport aux voies publiques ou privées et aux emprises publiques sera calculée sur chaque alignement.

Nota : définition de l'alignement en annexe 1 du règlement

ARTICLE UM 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES.

7.1 - Pour les installations dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation des voies ferrées :

- les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait.

En cas de retrait, celui-ci devra être égal par rapport à la limite séparative à :

- 6 mètres au minimum au droit des vues éclairant des pièces principales,
- 3 mètres au minimum au point le plus défavorable de la façade du bâti (soit en l'absence de vue, soit en présence de vue secondaire)

7.2 - Pour les autres installations, les constructions sont interdites sur les limites séparatives.

7.3 – Terrains d'angle et terrains traversants

En cas de terrain d'angle, la largeur du terrain est mesurée au droit de chacune des rues. Les implantations sur limites séparatives sont fixées pour chacune des rues en fonction de l'article 7.1 et 7.2.

En cas de terrain traversant donnant sur deux rues, la règle sera comptée sur chaque alignement.

ARTICLE UM 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE.

La plus courte distance entre deux bâtiments devra être au moins égale à 4 mètres, à l'exception des installations dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation des voies ferrées.

ARTICLE UM 9 - EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UM 10 - HAUTEUR MAXIMUM

La hauteur des constructions y compris les locaux techniques ne pourra dépasser 15 mètres. Les cheminées, les pylônes, les supports de lignes électriques ou d'antennes, et les équipements techniques ne sont pas pris en compte dans cette hauteur.

Nota : La hauteur est définie en annexe 1 du règlement.

ARTICLE UM 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

11.1 - Les matériaux tels que carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures de part et d'autre de celles-ci..

11.2 - Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

11.3 - Les couvertures apparentes d'aspect tôle ondulée, papier goudronné, sont interdites. Le respect des dispositions de la charte couleurs/matières en annexe 3 du présent règlement est recommandé.

11.4 – Un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures et terrasses ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructure (VMC...). Les toitures terrasses non accessibles doivent obligatoirement être végétalisées afin de ralentir les rejets des eaux pluviales vers les réseaux. A l'exception de celles accueillant des panneaux solaires afin de produire l'électricité toute ou en partie nécessaire au bâtiment ; ou un bassin de rétention pour un usage extérieur (arroser le jardin, laver la voiture) et/ou intérieur (alimenter les toilettes, lessive...).

N.B : (L'utilisation de l'eau de pluie filtrée pour la douche autorisée en Belgique et en Allemagne, ne l'est pas en France).

11.5 – Les éléments de patrimoine bâti, repérés au moyen d'un aplat rouge sur le document graphique n°5.2, sont remarquables : ils doivent être conservés. Leur démolition n'est autorisée que pour motif de sécurité publique ou pour permettre de réaliser un projet présentant un caractère d'intérêt général. La restauration ou reconstruction de ces bâtiments ou partie de bâtiments doit conserver ou restituer le caractère urbain et architectural des lieux. La liste complète de ces éléments est jointe en annexe n°5 du présent règlement.

11.6 – Les pignons en vis-à-vis d'un élément de patrimoine remarquable devront faire l'objet d'un traitement de nature à ne pas porter atteinte à la qualité de l'environnement du bâtiment remarquable.

11.7 – Il est recommandé d'utiliser des matériaux participant à la démarche de Haute Qualité Environnementale (HQE) : matériaux recyclables, matériaux présentant de bonnes qualités d'isolation, ceux permettant les économies d'énergie, etc.

Rappel : Pour répondre à l'accessibilité des personnes handicapées, 5% des parkings des établissements recevant du public leur sont réservés dans toutes les aires de stationnement. Le total obtenu sera toujours arrondi au nombre entier supérieur.

Nota : Article R. 111-21 du code de l'urbanisme : Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

ARTICLE UM 12 - STATIONNEMENT

Lors de toute opération de construction ou de transformation de locaux, il devra être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après :

- logement : 1 place/logement
- bureaux : 60% de la surface de plancher
- ateliers, dépôts : 25% de la surface de plancher
- activités liées à l'automobile, transporteurs : 40% de la surface de plancher

Toute disposition devra être prise pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres, de façon à ce que les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété.

Nota 1 : Article L 123-1-12 alinéa 2 du code de l'Urbanisme « Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, 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. »

Nota 2 : Dispositions applicables aux demandes de permis de construire déposées à partir du 1er juillet 2012 :

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux seuls occupants des places de stationnement, constitué notamment de places de stationnement individuelles fermées ou d'accès sécurisé, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-2 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal tertiaire sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux salariés, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-3 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-4 du code de la construction et de l'habitation.

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal de bureaux comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, conformément aux dispositions de l'article R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation.

ARTICLE UM 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1 - Les espaces libres seront traités en espaces verts.

13.2 - Toute construction à édifier devra sauvegarder et mettre en valeur les arbres remarquables repérés au moyen d'un point vert sur le document graphique n°5.2.

ARTICLE UM 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DUSOL (COS)

Il n'est pas fixé de règle.



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

www.societedugrandparis.fr