

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
TRONÇON PONT-DE-SÈVRES < > NOISY – CHAMPS (LIGNE ROUGE - 15 SUD)

PIÈCE 1.1.6

Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme

Plan d'Occupation des Sols de **Malakoff**

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 Malakoff	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 POS 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	27		
4.2.3	Les contraintes réglementaires	27		
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	27		
4.3.1	Les principes retenus pour la mise en compatibilité	28		
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	28		
4.3.3	Evolutions du règlement induites par le projet	29		
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	41		
	A1. Extrait du rapport de présentation en vigueur			
	A2. Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité			
	B1. Extrait du règlement en vigueur			
	B2. Extrait du règlement mis en compatibilité			

1 Preamble

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la ville de MALAKOFF, 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 POS approuvé de la commune de MALAKOFF 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 MALAKOFF est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 janvier 2000.

Le POS de la commune de Malakoff a fait par la suite l'objet de diverses évolutions, la dernière en date portant sur deux modifications simplifiées, approuvées par le Conseil Municipal le 21 mars 2012.

Ainsi, malgré ses diverses évolutions postérieures, le document d'urbanisme de MALAKOFF ayant été institué avant 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), il conserve sa spécificité quant à son contenu qui reste régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme, dans sa rédaction antérieure à la loi SRU. Il produit toutefois les mêmes effets qu'un PLU et obéit au même régime juridique.

La ville de MALAKOFF 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 des réunions d'examen conjoint en octobre 2012 (PV joints en annexe).

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

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

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

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

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

2.1.2 Champ d'application

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

Au vu des 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 MALAKOFF. **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 POS approuvé de la ville de MALAKOFF. 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 POS 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 POS approuvé de la ville de MALAKOFF 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 POS de la ville de MALAKOFF.

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du POS de la ville de MALAKOFF 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 POS. 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 POS et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter la description du projet. Présentation de la version initiale du document en vigueur et de la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du POS** 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 préfectorale 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.

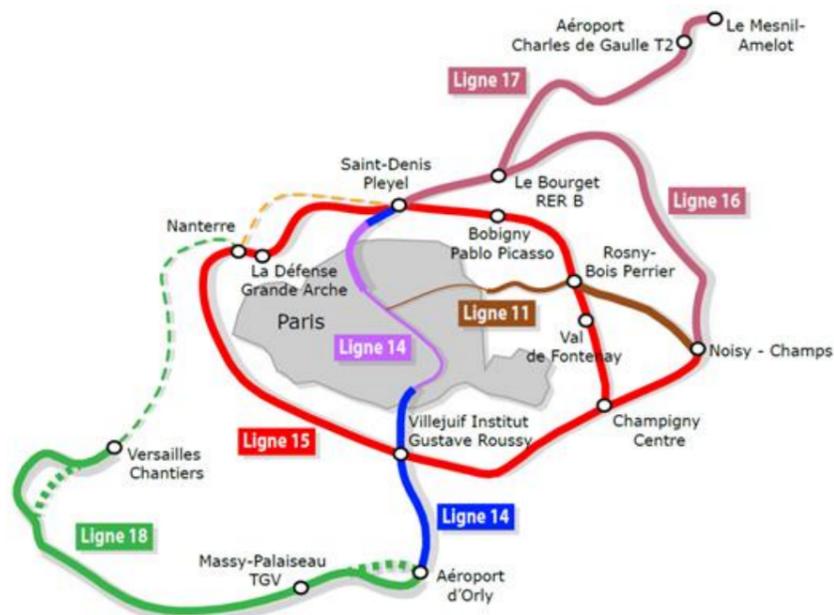
Les deux maîtres d'ouvrage, Société du Grand Paris et STIF, favorisent les choix de conception de nature à préserver l'avenir et à autoriser des évolutions dans la structure d'exploitation du réseau. Ces choix de conception amènent à identifier des dispositions dites d'« interopérabilité », qui concernent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

La future section du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MALAKOFF sur une longueur totale d'environ 1,6 km.

L'infrastructure concerne le Sud du territoire de la ville de MALAKOFF selon une orientation globale Est – Ouest.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure souterraine courante.
- D'autre part, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes, l'un aux abords du boulevard du Colonel Fabien, l'autre à proximité de la rue Jean Mermoz.

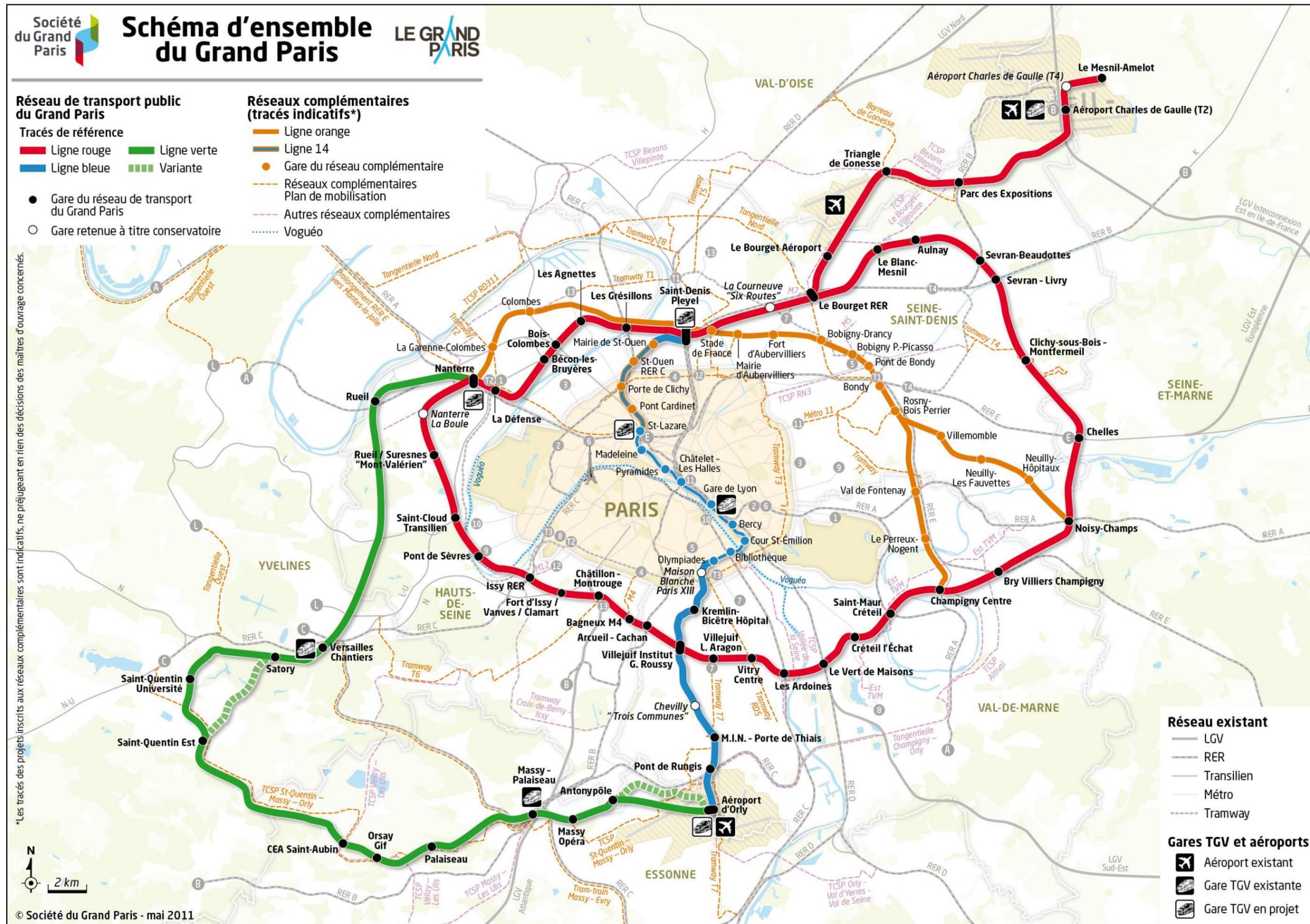
Depuis son entrée Ouest dans la commune (au niveau du boulevard des frères Vigouroux) jusqu'au boulevard du Colonel Fabien, le projet est calé sur la limite communale avec Clamart.

Il s'en écarte progressivement pour franchir en souterrain un ensemble d'immeubles collectifs d'habitations entre la rue Louis Grand et le boulevard Henri Barbusse. Puis, entre le boulevard Henri Barbusse et la rue Jean Mermoz, il passe sous le Fort de Vanves.

Enfin, avant de quitter la commune à l'Est, l'infrastructure chevauche la limite communale avec Châtillon en passant sous des immeubles collectifs d'habitations et un dernier ensemble d'immeubles de bureaux au niveau de la rue Vaillant Couturier.

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

4.2 Le POS en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

La future section du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MALAKOFF sur une longueur totale d'environ 1,6 kilomètre.

L'infrastructure concerne le Sud du territoire de la ville de MALAKOFF selon une orientation globale Est – Ouest.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure souterraine courante.
- D'autre part, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes, l'un aux abords du boulevard du Colonel Fabien, l'autre à proximité de la rue Jean Mermoz.

Le projet est implanté sur quatre zones urbaines distinctes du POS de la ville de MALAKOFF.

4.2.1.1 Les secteurs UBa et UBd de la zone UB

La zone UB est concernée pour environ 500 mètres.

- L'infrastructure passe, d'une part, sous les emprises militaires du Fort de Vanves classées en secteur UBa entre le boulevard Henri Barbusse à l'Ouest et la rue Jean Mermoz à l'Est. Notons que sur cette zone viendra s'implanter un ouvrage technique annexe, rue Jean Mermoz.
- La zone UB est ensuite concernée pour son secteur UBd correspondant à un îlot bâti ceinturé par la rue Paul Vaillant Couturier au Sud, par l'avenue Pierre Brossolette à l'Est et par le Boulevard Camélinat au Nord.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « **zone mixte d'habitat et d'activités où les activités bénéficient d'une possibilité d'implantation préférentielle**. Elle se subdivise en quatre secteurs :

- UBa, secteur correspondant à l'emprise militaire du Fort de Vanves.
- UBd, secteur à vocation unique correspondant aux grandes emprises de bureaux et d'activités existantes. [...] »

4.2.1.2 Le secteur UCb de la zone UC

Cette deuxième zone urbaine, traversée sur 500 mètres environ, est impactée sur son secteur UCb par le projet, à la fois :

- Par la section courante en souterrain, d'abord entre la rue Louis Girard et le boulevard André Barbusse à proximité des emprises du Fort de Vanves, ensuite aux abords des rues André Rivoire et Jean Mermoz. L'infrastructure quitte ensuite le territoire communal pour y pénétrer à nouveau au niveau du boulevard Stalingrad.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe à proximité de la rue Jean Mermoz.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UC est une « **zone à caractère d'habitat de type collectif assez dense où les bâtiments relativement hauts sont construits en ordre discontinu**. Elle se subdivise en deux secteurs : [...] UCb, secteur d'habitat collectif assez dense accompagné de grands espaces verts et situé dans la partie sud de la commune. »

4.2.1.3 Le secteur UDb de la zone UD

Cette troisième zone est la plus fortement impactée par le projet sur une longueur de l'ordre de 630 mètres entre le boulevard des Frères Vigouroux à l'Ouest à la rue Louis Girard qui longe l'enceinte du Fort de Vanves.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « **zone à dominante d'habitat individuel peu dense**. Elle se subdivise en deux secteurs : [...] UDb, secteur à dominante pavillonnaire où les constructions sont implantées en ordre discontinu ».

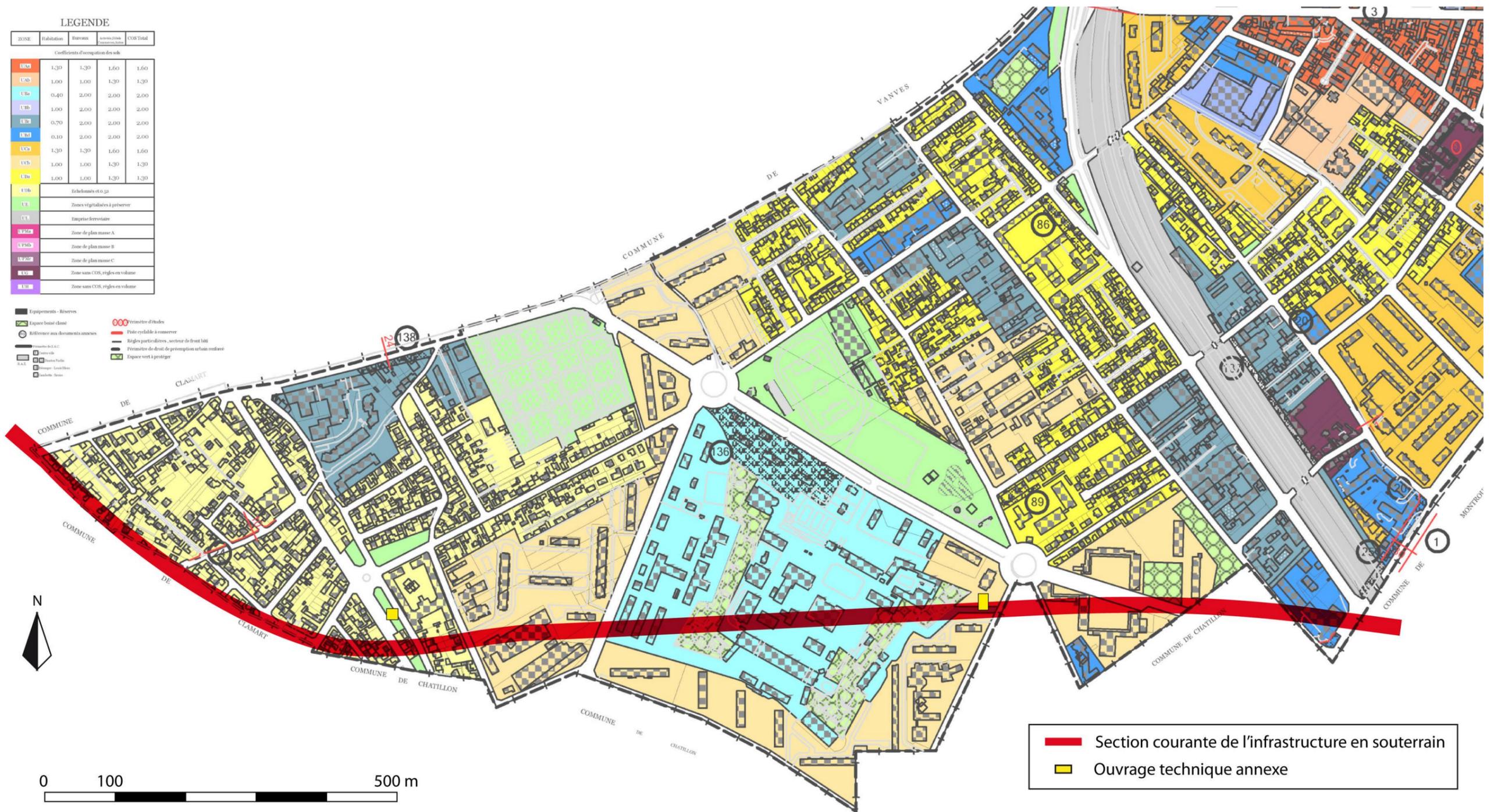
4.2.1.4 La zone UE

La zone urbaine UE est traversée par la section en souterrain à trois reprises, sur 200 mètres environ :

- Au niveau du Fort de Vanves.
- Au niveau du boulevard Stalingrad.

Notons que sur cette zone viendra s'implanter un ouvrage technique annexe, boulevard du Colonel Fabien.

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



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

Il s'agit, comme la précédente, d'une « **zone regroupant les espaces verts d'accompagnement, les parcs et jardins accessibles au public, la coulée verte, les stades et le cimetière.** Ces espaces paysagers font l'objet de mesures spécifiques de protection ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé en surface.

L'infrastructure passera sous trois Espaces Boisés Classés que le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remettra pas en cause.

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 plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Monuments historiques inscrit et périmètre de protection de 500 m de rayon.
- Zone de dégagement des aérodromes.
- Zone de protection radioélectrique.
- Zone de dégagement radioélectrique.
- Zone de garde radioélectrique.
- Emissaire Sud 2^{ème} branche.
- Plan d'alignement approuvé.
- Emprise ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer des servitudes relatives au chemin de fer.

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 les émergences des ouvrages techniques annexes, 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

Le projet traverse des secteurs où sont définies des contraintes liées au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit en application de la loi bruit du 31 décembre 1992. Il s'agit des axes suivants :

- RD 130 pour laquelle la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 30 m.
- RD 72 pour laquelle la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 100 m.
- RD 62 pour laquelle la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 30 m.
- RD 906 pour laquelle la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 100 m.

En raison de sa nature et de son implantation en souterrain, le projet n'est pas concerné par ces dispositions.

La partie du territoire communal concernée par le projet est également couverte par le périmètre de prévention des risques de mouvement de terrain liés aux anciennes carrières.

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

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

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

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

- **Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet.**
- **La réécriture de la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans 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* ». Le POS de MALAKOFF ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

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, au sein du chapitre « *Les équipements publics* », la partie relative aux infrastructures de transport et, plus particulièrement, aux transports en commun (page 77) sera complétée avec le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé 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 MALAKOFF

La future section du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MALAKOFF sur une longueur totale d'environ 1,6 km.

L'infrastructure concerne le Sud du territoire de la ville de MALAKOFF selon une orientation globale Est - Ouest.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure souterraine courante.
- D'autre part, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes, l'un aux abords du boulevard du Colonel Fabien, l'autre à proximité de la rue Jean Mermoz.

Depuis son entrée Ouest dans la commune (au niveau du boulevard des frères Vigouroux) jusqu'au boulevard du Colonel Fabien, le projet est calé sur la limite communale avec Clamart.

Il s'en écarte progressivement pour franchir en souterrain un ensemble d'immeubles collectifs d'habitations entre la rue Louis Grand et le boulevard Henri Barbusse. Puis, entre le boulevard Henri Barbusse et la rue Jean Mermoz, il passe sous le Fort de Vanves.

Enfin, avant de quitter la commune à l'Est, l'infrastructure chevauche la limite communale avec Châtillon en passant sous des immeubles collectifs d'habitations et un dernier ensemble d'immeubles de bureaux au niveau de la rue Vaillant Couturier.

Exposé des motifs des changements apportés*

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

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

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

retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

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

4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme de la zone traversée, 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 admises sous conditions particulières ») et 2 (« Occupations et utilisations du sol interdites ») 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 les zones où seront localisés les ouvrages techniques annexes⁴, 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).

⁴ Rappelons qu'il s'agit des bouches d'aération, puits de ventilation, puits de secours, postes de redressement, sous-stations électriques, etc.

	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>Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (pas de lexique, aucune mention dans les articles 1 et 2).</p> <p>Compte tenu de sa nature, le projet en fait donc partie sans restriction, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</p>	<p>/</p>

ZONE TRAVERSEE	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>UB (secteurs UBa et UBd)</p>	<p>Art. 1</p>	<p>L'article UB 1 admet : « <i>les constructions à usage d'équipement collectif</i> ».</p> <p>Ce type de constructions appartient à ce que le code de l'urbanisme appelle désormais les « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> » dont fait partie le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Celui-ci est donc admis.</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>
	<p>Art. 2</p>	<p>L'article UB 2 interdit notamment :</p> <p>« <i>Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations de carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction</i> ».</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>	<p>/</p>
	<p>Art. 5</p>	<p>L'article UB 5 indique :</p> <p>« <i>5.1 – Terrains existants à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) :</i></p> <p><i>Il n'est fixé aucune règle relative aux caractéristiques des terrains.</i></p> <p><i>5.2 – Terrains provenant de divisions parcellaires postérieurement à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) :</i></p> <p><i>Pour être constructibles, les terrains devront présenter les caractéristiques minimales suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>surface : 250 m²</i> - <i>doivent pouvoir contenir un rectangle de 7 m x 15 m. »</i> <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>

ZONE TRAVERSEE	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;">UB (secteurs UBa et UBd)</p>	<p style="text-align: center;">Art. 6</p>	<p>L'article UB 6 indique :</p> <p>« 6.3 - Pour le reste de la zone :</p> <p><i>Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. Il est souhaitable qu'elles soient implantées de façon à assurer la continuité avec les volumes bâtis contigus en bon état.</i></p> <p>6.5 - Propriétés situées à l'angle de deux voies :</p> <p><i>Elles pourront supporter au maximum un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 5 m de longueur formant deux angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes. »</i></p> <p>Ces dispositions permettent une implantation des constructions à l'alignement et en retrait.</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 style="text-align: center;">Art. 7</p>	<p>L'article UB 7 définit un ensemble de prescriptions détaillées, notamment pour :</p> <p>« 7.1 - L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives aboutissantes aux voies [...].</p> <p>7.2 - Les implantations par rapport au fond de parcelles [...] ».</p> <p>Des prescriptions détaillées pour l'implantation des constructions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc, ici aussi, de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</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>Un nouvel alinéa 7.5 est inséré à la suite de l'alinéa 7.4 :</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 style="text-align: center;">Art. 9</p>	<p>L'article UB 9 indique :</p> <p>« 9.1 - L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 50 % de la superficie du terrain.</p> <p>9.2 - Cette emprise est portée à 70 % dans le cas de bâtiments dont le rez-de-chaussée est utilisé à 80 % ou plus pour le commerce ou l'activité. »</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 de ses ouvrages en surface, 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>Un nouvel alinéa 9.8 est inséré à la suite de l'alinéa 9.7 :</p> <p><u>« 9.8 - Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100%. »</u></p>
	<p style="text-align: center;">Art. 10</p>	<p>L'article UB 10 dispose notamment que :</p> <p>« 10.2 - Compte tenu du plafond de la zone :</p> <p><i>La hauteur maximale des constructions, hormis les installations techniques en toiture, est fixée à 20 m au faitage. »</i></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>	/

ZONE TRAVERSEE	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;">UB (secteurs UBa et UBd)</p>	<p style="text-align: center;">Art. 12</p>	<p>L'article UB 12 indique :</p> <p>« 12.1 – Normes de stationnement.</p> <p>12.1.1. Pour les constructions neuves : (...)</p> <p>Equipements (1 & 3) 30 % de la Surface de Plancher</p> <p>(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces surfaces minimales pourront varier de 30% compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.</p> <p>(3) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de stationnement pour deux roues dans une proportion de 4% de la surface totale de stationnement créé.</p> <p>(...)</p> <p>La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables. »</p> <p>Ces dispositions imposent la création de stationnement pour tous les équipements. Or, ces dispositions ne peuvent s'appliquer pour les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours ...).</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>Une ligne spécifique au projet sera insérée dans le tableau des normes de stationnement par type de construction :</p> <p><u>« Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris :</u></p> <p><u>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »</u></p>
	<p style="text-align: center;">Art. 13</p>	<p>L'article UB 13 indique :</p> <p>« 13.1- Espaces verts.</p> <p>Les projets de construction doivent être étudiés dans le sens d'une conservation optimale des plantations existantes.</p> <p>75% de la surface du terrain, déduction faite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'emprise des constructions. - des surfaces destinées à être cédées au titre de l'article R.332-15 du code de l'urbanisme. - des voies internes nécessaires à l'accessibilité des handicapés et des engins de lutte contre l'incendie. - des éléments non bâtis protégés au titre de la loi sur les monuments historiques tels que perrons, cours pavées, fontaines, etc... - pour les bâtiments existants, de l'épaisseur des isolations thermiques par l'extérieur finition extérieure comprise, jusqu'à 15 centimètres d'épaisseur. <p>devra être aménagée en jardin planté en pleine terre.</p> <p>Pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature requièrent de grands espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles ou dalles de sport), ce pourcentage peut être ramené à 25%. »</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 de ses ouvrages en surface, 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>Dans le paragraphe 13.1, à la suite des dispositions pour les équipements d'intérêt général, la rédaction insérée est la suivante :</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>
	<p style="text-align: center;">Art. 14</p>	<p>L'article UB 14 ne règlemente pas le COS pour les CINASPIC.</p> <p>Toutefois, il indique :</p> <p>« 14.2 - Pour les constructions ou aménagements d'équipements scolaires, sanitaires ou socioculturels d'intérêt public, le C.O.S. n'est pas applicable. »</p> <p>Ce libellé ne mentionne pas les réseaux de transports publics dans la liste de constructions ou aménagements d'intérêt public citées.</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 en fin d'article est la suivante :</p> <p><u>« 14.2 - Pour les constructions ou aménagements d'équipements scolaires, sanitaires, socioculturels d'intérêt public ou du réseau de transport public du Grand Paris, le C.O.S. n'est pas applicable. »</u></p>

ZONE TRAVERSEE	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;">UC (secteur UCb)</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1</p>	<p>L'article UC 1 admet : « <i>les constructions à usage d'équipement collectif</i> ».</p> <p>Ce type de constructions appartient à ce que le code de l'urbanisme appelle désormais les « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> » dont fait partie le projet de réseau de transport du Grand Paris. Celui-ci est donc admis.</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 style="text-align: center;">Art. 2</p>	<p>L'article UC 2 interdit notamment :</p> <p>« <i>Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations de carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction</i> ».</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>	/
	<p style="text-align: center;">Art. 5</p>	<p>L'article UC 5 indique :</p> <p>« 5.1 – <i>Terrains existants à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) : Il n'est fixé aucune règle relative aux caractéristiques des terrains.</i></p> <p>5.2 – <i>Terrains provenant de divisions parcellaires postérieurement à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) : Pour être constructibles, les terrains devront présenter les caractéristiques minimales suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - surface : 650 m² - doivent pouvoir contenir un carré de 20 m x 20 m. » <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 style="text-align: center;">Art. 6</p>	<p>L'article UC 6 indique :</p> <p>« 6.2 - <i>Pour le reste de la zone :</i></p> <p><i>Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. Il est souhaitable qu'elles soient implantées de façon à assurer la continuité avec les volumes bâtis contigus en bon état.</i></p> <p>Ces dispositions octroient donc une grande liberté d'implantation et ne sont pas contraignantes pour le projet de réseau de transport public du Grand Paris.</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>	/

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UC (secteur UCb)	Art. 7	<p>L'article UC 7 définit un ensemble de prescriptions détaillées, notamment pour :</p> <p>« 7.1 - L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives aboutissantes aux voies [...]».</p> <p>7.2 - Les implantations par rapport au fond de parcelles [...] ».</p> <p>Des prescriptions détaillées pour l'implantation des constructions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc, ici aussi, de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</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>Un nouvel alinéa 7.5 est inséré à la suite de l'alinéa 7.4 :</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>
	Art. 9	<p>L'article UC 9 précise :</p> <p>« 9.6 - Equipements d'intérêt général</p> <p>Cette emprise est portée à 60% pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature ont besoin de surfaces importantes à rez-de-chaussée (par exemple les établissements d'enseignement ou de santé, les crèches). ».</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 ouvrages techniques annexes 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 en fin de paragraphe 9.6 est la suivante :</p> <p><u>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100%. »</u></p>
	Art. 10	<p>L'article UC 10 dispose notamment que :</p> <p>« 10.2 – Compte tenu du plafond de la zone :</p> <p>La hauteur maximale des constructions, hormis les installations techniques en toiture, est fixée à 20 m au faitage. »</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 UC 12 indique :</p> <p>« 12.1 – Normes de stationnement.</p> <p>12.1.1. Pour les constructions neuves :</p> <p>TYPE DE CONSTRUCTION NOMBRE DE PLACES</p> <p>Equipements (1 & 3) 30 % de la Surface de Plancher</p> <p>(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces surfaces minimales pourront varier de 30% compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.</p> <p>(3) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de stationnement pour deux roues dans une proportion de 4% de la surface totale de stationnement créé. (...)</p> <p>12.2.3. Localisation :</p> <p>Une proportion de 50% au moins des surfaces totales de stationnement devra être réalisée dans des constructions en rez-de-chaussée ou en sous-sol.</p> <p>Lorsque les besoins en stationnement couvert sont supérieurs à 9 places, celles-ci doivent être réalisées en sous-sol en totalité.</p> <p>Des écrans boisés seront aménagés autour des aires de stationnement aérien de plus de 2 places. »</p> <p>Ces dispositions imposent la création de stationnement pour tous les équipements. Or, ces dispositions ne peuvent s'appliquer pour les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours ...).</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>Une ligne spécifique au projet sera insérée dans le tableau des normes de stationnement par type de construction :</p> <p><u>« Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris :</u></p> <p><u>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction »</u></p>

ZONE TRAVERSEE	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;">UC (secteur Ucb)</p>	<p style="text-align: center;">Art. 13</p>	<p>L'article UC 13 indique :</p> <p>« 13.1- <i>Espaces verts.</i></p> <p><i>Les projets de construction doivent être étudiés dans le sens d'une conservation optimale des plantations existantes.</i></p> <p><i>75% de la surface du terrain, déduction faite :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>de l'emprise des constructions.</i> - <i>des surfaces destinées à être cédées au titre de l'article R.332-15 du code de l'urbanisme.</i> - <i>des voies internes nécessaires à l'accessibilité des handicapés et des engins de lutte contre l'incendie.</i> - <i>des éléments non bâtis protégés au titre de la loi sur les monuments historiques tels que perrons, cours pavées, fontaines, etc. (...)</i> <p><i>Pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature requièrent de grands espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles ou dalles de sport), ce pourcentage peut être ramené à 25%. »</i></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 ouvrages techniques annexes 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>« Pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature requièrent de grands espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles ou dalles de sport), ce pourcentage peut être ramené à 25%.</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>
	<p style="text-align: center;">Art. 14</p>	<p>L'article UC 14 n'est pas réglementé au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, il n'impose donc aucune contrainte au 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>	<p style="text-align: center;">/</p>

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD (secteur Udb)	Art. 1	<p>L'article UD 1 admet d'une part : « <i>les constructions à usage d'équipement collectif</i> ».</p> <p>Ce type de constructions appartient à ce que le code de l'urbanisme appelle désormais les « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> » dont fait partie le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Celui-ci est donc admis.</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 UD 2 interdit notamment :</p> <p>« <i>Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations de carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction</i> ».</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>	/

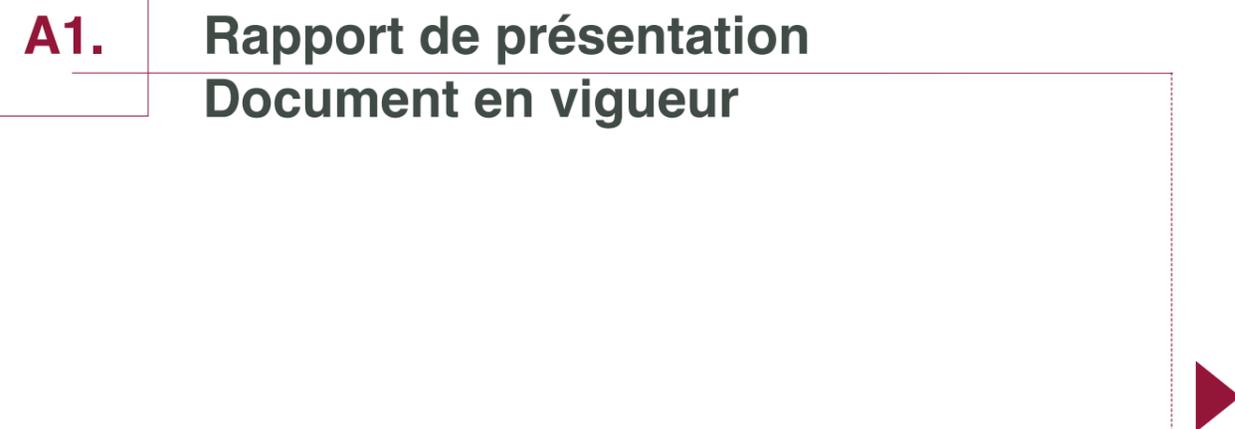
ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	Art. 1	<p>L'article UE 1 admet d'une part : « <i>les constructions à usage d'équipement collectif</i> ».</p> <p>Ce type de constructions appartient à ce que le code de l'urbanisme appelle désormais les « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> » dont fait partie le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Celui-ci est donc admis.</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 interdit notamment :</p> <p>« <i>Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations de carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction</i> ».</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. 5	<p>L'article UE 5 indique :</p> <p>« <i>Il n'est fixé aucune règle relative aux caractéristiques des terrains.</i> »</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 UE 6 indique :</p> <p>« <i>Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. Il est souhaitable qu'elles soient implantées de façon à assurer la continuité avec les volumes bâtis contigus en bon état.</i></p> <p><i>Pour les saillies sur alignement, il sera fait application du règlement du gestionnaire du domaine public concerné.</i> »</p> <p>Ces dispositions octroient donc une grande liberté d'implantation et ne sont pas contraignantes pour le projet de réseau de transport public du Grand Paris.</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>	/

ZONE TRAVERSEE	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. 7	<p>L'article UE 7 définit un ensemble de prescriptions détaillées, notamment pour :</p> <p>« 7.1 - L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives aboutissantes aux voies [...]».</p> <p>7.2 - Les implantations par rapport au fond de parcelles [...] ».</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>	/
	Art. 9	<p>L'article UE 9 précise :</p> <p>« Il n'est pas défini de coefficient maximal d'emprise au sol.</p> <p>Les projets de construction et l'implantation des installations techniques doivent être étudiés dans le sens d'une conservation optimale des surfaces perméables aux eaux de ruissellement ».</p> <p>Ces dispositions n'imposent aucune contrainte particulières.</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. 10	<p>L'article UE 10 dispose notamment que :</p> <p>« 10.1 – Compte tenu des voies adjacentes :</p> <p>Lorsque le bâtiment est construit en bordure d'une voie publique ou privée, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire à tout point de l'alignement opposé, existant ou projeté, doit être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel.</p> <p>10.2 – Compte tenu du plafond de la zone :</p> <p>La hauteur maximale des constructions, hormis les installations techniques en toiture, est fixée à 15 mètres.</p> <p>Les installations techniques sur toiture sont autorisées dans la limite de 3m supplémentaires à condition qu'elles soient reculées de la façade d'une distance au moins égale à leur hauteur. Ces conditions de recul et de hauteur ne s'appliquent pas aux installations liées à l'utilisation des énergies renouvelables. »</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>	/

ZONE TRAVERSEE	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. 12	<p>L'article UE 12 indique :</p> <p>« 12.1 – Normes de stationnement.</p> <p>12.1.1. Pour les constructions neuves :</p> <p>TYPE DE CONSTRUCTION NOMBRE DE PLACES</p> <p>Equipements (1 & 3) 30 % de la Surface de Plancher</p> <p>(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces surfaces minimales pourront varier de 30% compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.</p> <p>(3) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de stationnement pour deux roues dans une proportion de 4% de la surface totale de stationnement créé. (...)</p> <p>12.2.3. Localisation :</p> <p>Une proportion de 50% au moins des surfaces totales de stationnement devra être réalisée dans des constructions en rez-de-chaussée ou en sous-sol.</p> <p>Lorsque les besoins en stationnement couvert sont supérieurs à 9 places, celles-ci doivent être réalisées en sous-sol en totalité.</p> <p>Des écrans boisés seront aménagés autour des aires de stationnement aérien de plus de 2 places. »</p> <p>Ces dispositions imposent la création de stationnement pour tous les équipements. Or, ces dispositions ne peuvent s'appliquer pour les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours ...).</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>Une ligne spécifique au projet sera insérée dans le tableau des normes de stationnement par type de construction :</p> <p><u>« Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris :</u></p> <p><u>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »</u></p>
	Art. 13	<p>L'article UE 13 indique :</p> <p>« Les projets de construction et l'implantation des installations techniques doivent être étudiés dans le sens d'une conservation optimale des plantations existantes. »</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. 14	<p>L'article UE 14 indique :</p> <p>« Les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles UE.3 à UE.13 ».</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 d'Occupation des Sols de la ville de Malakoff

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 janvier 2000
Dernières modifications simplifiées approuvées par délibération du Conseil Municipal du 21 mars 2012*

Au centre du territoire le boulevard Camélinat longe la voie ferrée, reliant la RD.50 de Vanves à la RD.906 en limite de Châtillon.

Plus au sud la RD.62 longe le Fort par le boulevard de Stalingrad: C'est un tronçon de l'ancienne route stratégique qui autrefois reliait les Forts du Sud de Paris. Elle est empruntée par le trafic provenant de Clamart et Meudon, en direction de la RD906 et de Montrouge.

Enfin la RD.72 en limite de Châtillon - Malakoff (le boulevard du Colonel Fabien) traverse la commune d'Est en Ouest et franchit la voie ferrée SNCF en direction d'Issy-les-Moulineaux.

Les transports en commun.

Malakoff est desservie par le train de banlieue, le métro et le bus.

Deux stations de la ligne 13 du métro (Châtillon - Montrouge / Saint-Denis - Asnières - Gennevilliers) desservent la commune. L'une près du centre-ville (Malakoff - Plateau de Vanves), l'autre plus au Sud (Malakoff Etienne Dolet).

Le terminus de la ligne est par ailleurs situé à la frange Est de Malakoff, en limite de Châtillon.

Le train, par la ligne SNCF Paris - Montparnasse - Versailles - Grignon, dessert les quartiers Ouest (gare située avenue Arblade).

6 lignes de bus sillonnent le territoire :

- La ligne 191 Porte de Vanves - Clamart qui traverse Malakoff du nord au sud.
- La ligne 126 Porte de Saint Cloud - Porte d'Orléans qui suit le tracé de la route départementale 50.
- Les lignes 194, 195 et 475 Porte d'Orléans - Robinson - Chatenay-Malabry - Elancout dont les trajets suivent la route départementale 906.
- La ligne 323 Mairie d'Issy - Mairie d'Ivry qui dessert les quartiers du Fort et du Clos Montholon.

Les cycles.

Malakoff dispose d'une piste cyclable en site propre le long de la ligne du T.G.V. Cette piste, qui traverse Malakoff d'est en ouest, fait partie de la "coulée verte" du sud parisien. La piste cyclable se prolonge sur douze kilomètres vers Massy (Essonne). Sa liaison vers Paris est en cours de réalisation.

La R.A.T.P. et la commune ont aménagé des aires de stationnement spécifiques pour les deux-roues aux abords des bâtiments publics.

A2. Rapport de présentation
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Malakoff

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 janvier 2000
Dernières modifications simplifiées approuvées par délibération du Conseil Municipal du 21 mars 2012*

Au centre du territoire le boulevard Camélinat longe la voie ferrée, reliant la RD.50 de Vanves à la RD.906 en limite de Châtillon.

Plus au sud la RD.62 longe le Fort par le boulevard de Stalingrad: C'est un tronçon de l'ancienne route stratégique qui autrefois reliait les Forts du Sud de Paris. Elle est empruntée par le trafic provenant de Clamart et Meudon, en direction de la RD906 et de Montrouge.

Enfin la RD.72 en limite de Châtillon - Malakoff (le boulevard du Colonel Fabien) traverse la commune d'Est en Ouest et franchit la voie ferrée SNCF en direction d'Issy-les-Moulineaux.

Les transports en commun.

Malakoff est desservie par le train de banlieue, le métro et le bus.

Deux stations de la ligne 13 du métro (Châtillon - Montrouge / Saint-Denis - Asnières - Gennevilliers) desservent la commune. L'une près du centre-ville (Malakoff - Plateau de Vanves), l'autre plus au Sud (Malakoff Etienne Dolet).

Le terminus de la ligne est par ailleurs situé à la frange Est de Malakoff, en limite de Châtillon.

Le train, par la ligne SNCF Paris - Montparnasse - Versailles - Grignon, dessert les quartiers Ouest (gare située avenue Arblade).

6 lignes de bus sillonnent le territoire :

- La ligne 191 Porte de Vanves - Clamart qui traverse Malakoff du nord au sud.
- La ligne 126 Porte de Saint Cloud - Porte d'Orléans qui suit le tracé de la route départementale 50.
- Les lignes 194, 195 et 475 Porte d'Orléans - Robinson - Chatenay-Malabry - Elancout dont les trajets suivent la route départementale 906.
- La ligne 323 Mairie d'Issy - Mairie d'Ivry qui dessert les quartiers du Fort et du Clos Montholon.

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé 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 MALAKOFF

La future section du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MALAKOFF sur une longueur totale d'environ 1,6 km.

L'infrastructure concerne le Sud du territoire de la ville de MALAKOFF selon une orientation globale Est – Ouest.

Le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure souterraine courante.
- D'autre part, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes, l'un aux abords du boulevard du Colonel Fabien, l'autre à proximité de la rue Jean Mermoz.

Depuis son entrée Ouest dans la commune (au niveau du boulevard des frères Vigouroux) jusqu'au boulevard du Colonel Fabien, le projet est calé sur la limite communale avec Clamart.

Il s'en écarte progressivement pour franchir en souterrain un ensemble d'immeubles collectifs d'habitations entre la rue Louis Grand et le boulevard Henri Barbusse. Puis, entre le boulevard Henri Barbusse et la rue Jean Mermoz, il passe sous le Fort de Vanves.

Enfin, avant de quitter la commune à l'Est, l'infrastructure chevauche la limite communale avec Châtillon en passant sous des immeubles collectifs d'habitations et un dernier ensemble d'immeubles de bureaux au niveau de la rue Vaillant Couturier.

Exposé des motifs des changements apportés

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

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

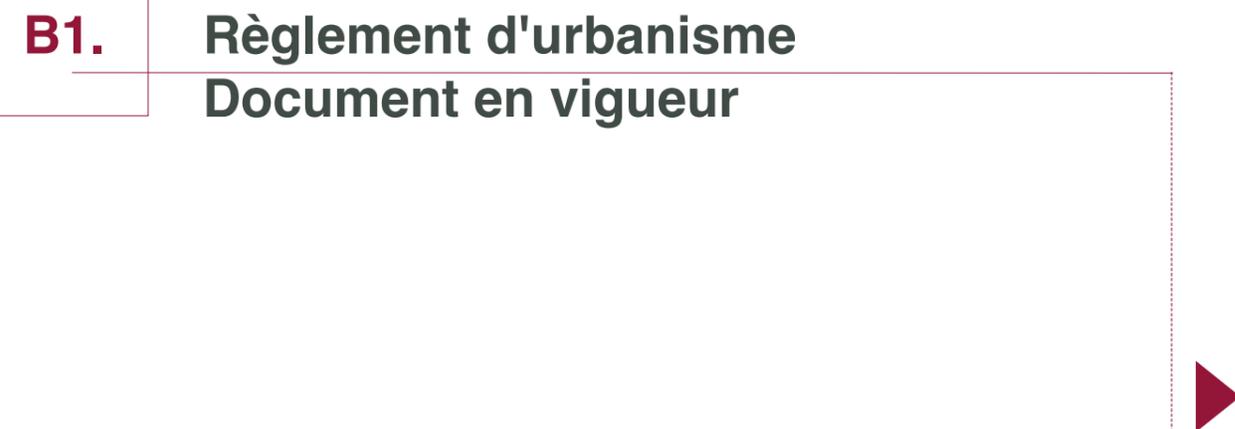
- L'article 1, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;
- L'article 2 afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) ;
- L'article 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 soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

Les cycles.

Malakoff dispose d'une piste cyclable en site propre le long de la ligne du T.G.V. Cette piste, qui traverse Malakoff d'est en ouest, fait partie de la "coulée verte" du sud parisien. La piste cyclable se prolonge sur douze kilomètres vers Massy (Essonne). Sa liaison vers Paris est en cours de réalisation.

La R.A.T.P. et la commune ont aménagé des aires de stationnement spécifiques pour les deux-roues aux abords des bâtiments publics.

B1. Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Malakoff

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 janvier 2000
Dernières modifications simplifiées approuvées par délibération du Conseil Municipal du 21 mars 2012*

ZONE UB

Il s'agit d'une zone mixte d'habitat et d'activités où les activités bénéficient d'une possibilité d'implantation préférentielle.

Elle se subdivise en quatre secteurs :

- ❖ **UB.a**, secteur correspondant à l'emprise militaire du Fort de Vanves.
- ❖ **UB.b**, secteur d'habitations collectives et de grandes activités situé principalement autour du boulevard Gabriel Péri et de l'avenue Pierre Brossolette.
- ❖ **UB.c**, secteur mixte où sont préférentiellement regroupées les nouvelles activités secondaires et tertiaires, situé notamment autour des infrastructures de transport (emprise S.N.C.F. et R.A.T.P.).
- ❖ **UB.d**, secteur à vocation unique correspondant aux grandes emprises de bureaux et d'activités existantes.

NATURE DE L'OCCUPATION & DE L'UTILISATION DU SOL

ART. UB.1 - Occupations et utilisations du sol admises.

1.1 - Sont admis :

Les constructions à usage :

- d'habitation
- de commerce et d'artisanat
- d'activités
- de bureaux et de services
- industriel
- hôtelier
- d'équipement collectif
- de stationnement

sous réserve des conditions spéciales énoncées au paragraphe 1.2 ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 2.

Les installations et travaux divers, sous réserve des conditions spéciales énoncées au paragraphe 1.2 ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 2.

1.2 - Sont admis sous conditions spéciales.

L'extension et la modification des installations classées soumises à autorisation existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances et que toutes dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans les milieux environnants.

L'implantation des installations classées soumises à déclaration :

- à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone.
- à condition que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants.

Dans les parties de la zone où figurent d'anciennes carrières, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part de l'Inspection Générale des Carrières. La construction peut, si elle est autorisée, être subordonnée à des conditions spéciales.

Le long des voies indiquées au plan "servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur", les façades des bâtiments destinés à l'habitation et si elles sont exposées au bruit direct de la voie doivent bénéficier d'un isolement suffisant en fonction du type de voie, du nombre de files de circulation, du type d'urbanisme, de la distance à la voie, de la hauteur des constructions.

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie.

Les règles applicables sont celles définies par l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitations dans les secteurs affectés par le bruit.

ART. UB.2 - Occupations et utilisations du sol interdites.

2.1 – Sont interdits :

L'implantation des installations classées soumises à autorisation, sauf les chaufferies d'immeubles, les dépôts d'hydrocarbures, les garages et les parcs de stationnement.

Les dépôts non couverts de ferrailles, de véhicules, de matériaux, de déchets ainsi que les entreprises de cassage de voitures.

Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations de carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.

Les terrains de camping.

Les coupes et abattages d'arbres dans les espaces boisés classés.

CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL.

ART. UB.3 – Accès et voirie.

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

La largeur de ces voies d'accès ne peut en aucun cas être inférieure à 2,50 mètres.

Pour les lotissements, divisions et opérations groupées :

Les nouvelles voies d'accès ainsi que nouvelles voies de desserte interne doivent avoir une largeur minimale de 3,50 mètres.

Lorsqu'elles se terminent en impasse, elles doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

Pour chaque propriété, les possibilités d'accès carrossable à la voie sont limitées à un accès par tranche de 30 mètres de façade.

Cette tranche peut être réduite lorsque la création d'une aire de livraison est imposée au titre de l'article 12 du règlement.

ART. UB.4 - Desserte par les réseaux.

4.1 – Eau.

Le branchement sur le réseau d'eau existant est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau potable.

4.2 – Assainissement.

Pour les constructions et installations nouvelles, à l'intérieur d'une même propriété, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être recueillies séparément.

4.2.1- Eaux usées.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement et doivent notamment faire l'objet d'un traitement préalable.

4.2.2- Eaux pluviales.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

En cas d'existence d'un réseau collecteur des eaux pluviales, les aménagements réalisés sur un terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau.

En cas d'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au bon écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain conformément aux dispositions du règlement communal d'assainissement.

ART. UB.5 - Surface et forme des terrains.

5.1 – Terrains existants à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) :

Il n'est fixé aucune règle relative aux caractéristiques des terrains.

5.2 – Terrains provenant de divisions parcellaires postérieurement à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) :

Pour être constructibles, les terrains devront présenter les caractéristiques minimales suivantes :

- surface : 250 m²
- doivent pouvoir contenir un rectangle de 7 m x 15 m.

ART. UB.6 - Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées.

6.1 – Les constructions doivent s'implanter à l'alignement existant ou projeté des voies suivantes :

- Boulevard Gabriel PERI : Côté pair entre la rue Paul BERT et la rue Alfred de MUSSET - Côté impair entre la rue André COIN et l'avenue du Maréchal LECLERC.

Sauf lorsque les constructions sont édifiées sur des terrains situés à l'angle de deux voies. Dans ce cas, l'article 6.5 est applicable.

Des retraits partiels peuvent être autorisés dans la limite de 30% du linéaire de façade :

- Pour la création des porches et entrées.
- Pour les parties d'immeuble situées à plus de 15 mètres.
- Lorsque sur les fonds voisins existe un immeuble implanté en retrait de l'alignement, du côté concerné et dans la limite du retrait de l'immeuble voisin.
- Lorsque le linéaire de façade est supérieur à 30 mètres.

6.2 - Aucune construction n'est autorisée dans les marges de reculement suivantes :

- Rue Guy MOQUET – 7m de l'axe de la voie.
- Rue AMPERE – 7m de l'axe de la voie.
- Rue Jules DALOU – 5m de l'axe de la voie.

à l'exception :

- Des clôtures qui doivent être implantées à l'alignement existant ou projeté.
- Des saillies suivantes : Marqueses ; perrons ; escaliers extérieurs ; débords de toiture ; balcons situés à plus de 3m du sol. Ces saillies ne doivent pas dépasser un mètre de profondeur.
- Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

6.3 - Pour le reste de la zone :

Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. Il est souhaitable qu'elles soient implantées de façon à assurer la continuité avec les volumes bâtis contigus en bon état.

6.4 - Saillies sur alignement :

Il sera fait application du règlement du gestionnaire du domaine public concerné.

6.5 - Propriétés situées à l'angle de deux voies :

Elles pourront supporter au maximum un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 5 m de longueur formant deux angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.

ART. UB.7 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.

7.1 – Implantation par rapport aux limites aboutissant aux voies (limites joignant l'alignement).

7.1.1 – Sur une profondeur maximale de 30 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé (6.1 & 6.2), les constructions peuvent s'implanter en limite ou en retrait.

7.1.1.1 – Si la construction s'implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.1.1.2 – Si la construction ne s'implante pas sur les limites, elle doit respecter une distance minimum suivante :

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Si la façade en retrait n'est pas parallèle à la limite séparative et comporte des baies éclairant des pièces principales :

- Au milieu de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- En tout point de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale au $\frac{3}{4}$ de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies secondaires ou ne comporte pas de baies, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Lorsqu'un bâtiment est implanté sur les limites séparatives joignant l'alignement, les façades perpendiculaires à ces limites peuvent comporter, en retrait des limites et sans conditions de distance, des balcons, avancées partielles et jeux de façade dont la profondeur n'excède pas 1.50m.

7.1.2 – Au delà de la bande de 30 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s'implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l'exception :

- Des constructions s'adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n'excède pas 2.60 mètres.

7.1.3 – Pour les terrains ayant une façade sur le boulevard Gabriel PERI et repérés au plan de zonage (front bâti) :

Sur une profondeur de 12 mètres comptée à partir de l'alignement existant ou projeté, les constructions :

- Doivent s'implanter sur les deux limites si le terrain à une façade sur rue inférieure ou égale à 20 mètres.
- Peuvent s'implanter sur une seule de ces limites dans les autres cas.

Au delà de la bande de 12 mètres définie ci-dessus, les constructions peuvent s'implanter sur les limites ou en retrait.

Les implantations en retrait doivent être conformes au paragraphe 7.1.1.2.

7.2 – Implantation par rapport aux fonds de parcelles (limites de fond).

7.2.1 – Sur une profondeur maximale de 20 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé (6.1 & 6.2), les constructions peuvent s'implanter sur ces limites ou en retrait.

7.2.1.1 – Si la construction s'implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.2.1.2 – Si la construction ne s'implante pas sur les limites, elle doit respecter la distance minimum indiquée au paragraphe 7.1.1.2.

7.2.2 – Au delà de la bande de 20 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s'implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l'exception :

- Des constructions s'adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n'excède pas 2.60 mètres.

7.3 – Lorsqu'il existe sur le terrain des bâtiments protégés au titre de la loi sur les monuments historiques (bâtiments inscrits ou classés),

les constructions peuvent s'implanter en limite ou en retrait sur toute la profondeur du terrain. Si les constructions s'implantent en retrait des limites séparatives, elles doivent respecter les distances minimum indiquées au paragraphe 7.1.1.2. Si les constructions s'implantent sur les limites, les façades sur limites ne doivent pas comporter de baies.

7.4 – Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur,

l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux limites séparatives, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

ART. UB.8 – Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

8.1 – La construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée.

8.2 – S'ils ne sont pas contigus, les bâtiments doivent s'écarter les uns des autres selon la règle suivante :

- Lorsque la façade la plus basse comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Lorsque la façade la plus haute comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus bas au bâtiment le plus haut devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- Dans les autres cas, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Dans le cas de bâtiments annexes ou de garages liés à une habitation principale, le retrait devra être de 2,50 mètres minimum.

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux bâtiments non contigus en vis-à-vis, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

ART. UB.9 – Emprise au sol.

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

9.2 - Cette emprise est portée à 70 % dans le cas de bâtiments dont le rez-de-chaussée est utilisé à 80 % ou plus pour le commerce ou l'activité.

9.3 - La surélévation d'un bâtiment principal existant dont l'emprise au sol est excédentaire peut être autorisée à condition que les bâtiments annexes existants sur le terrain soient supprimés.

9.4 - Pour les immeubles d'habitation de type collectif existants avant la date d'approbation du plan d'occupation des sols et ne respectant pas cet article, une augmentation de 10% de l'emprise au sol existante pourra être admise pour la création d'éléments de confort à usage collectif (chaufferies, cages d'ascenseurs, locaux poubelles, locaux véhicules enfants et vélos, etc.).

9.5 - Pour les terrains ayant une façade sur le boulevard Gabriel PERI et repérés au plan de zonage (front bâti) :

Dans une bande de 20 mètres comptée perpendiculairement par rapport à l'alignement actuel ou projeté, l'emprise au sol maximale est de 100% de la surface du terrain.

Lorsque ces terrains ont une profondeur supérieure à la bande des 20 mètres :

Soit l'emprise au sol est de 100% dans la bande de 20 mètres.

Soit l'emprise maximale est de 60% du terrain ou de 70% lorsque les bâtiments en rez-de-chaussée sont utilisés à 80 % ou plus à usage d'activité ou de commerce.

9.6 – Monuments historiques

Lorsqu'il existe sur le terrain des bâtiments protégés au titre de la loi sur les monuments historiques qui doivent être conservés (bâtiments inscrits ou classés), ils ne sont pas pris en compte dans le calcul de l'emprise au sol.

9.7 – Isolation thermique

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas considérée comme constitutive d'emprise au sol, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

Pour le calcul de l'emprise au sol, la surface de terrain à prendre en compte est celle obtenue après déduction des surfaces destinées à être cédées au titre de l'article R.332-15 du Code de l'Urbanisme.

ART. UB.10 – Hauteur maximum.

10.1 – Compte tenu des voies adjacentes :

10.1.1 - Pour les terrains ayant une façade sur le boulevard Gabriel PERI et repérés au plan de zonage (front bâti) :

La hauteur en tout point du bâtiment à construire doit être au plus égale à la distance horizontale séparant ce point de l'alignement opposé, existant ou projeté, augmentée de 2 mètres ($H = L+2$).

A l'angle des îlots limités par des voies d'inégales largeurs, la hauteur maximale des constructions édifiées en bordure de la voie la moins large peut être identique à celle autorisée en bordure de la voie la plus large et ce sur une

distance au plus égale à 20 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur de la voie la plus large.

10.1.2 - Dans le reste de la zone :

La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire à tout point de l'alignement opposé, existant ou projeté, doit être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel.

10.2 – Compte tenu du plafond de la zone :

La hauteur maximale des constructions, hormis les installations techniques en toiture, est fixée à **20 m au faitage**.

Les installations techniques sur toiture sont autorisées dans la limite de 3m supplémentaires à condition qu'elles soient reculées de la façade d'une distance au moins égale à leur hauteur. Ces conditions de recul et de hauteur ne s'appliquent pas aux installations liées à l'utilisation des énergies renouvelables.

10.3 – Mesure de la hauteur :

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel avant tous travaux d'affouillement ou d'exhaussement.

Sur les terrains en pente, la hauteur mesurée est la différence d'altitude entre le point le plus élevé du bâtiment et la cote moyenne du terrain d'emprise de la construction.

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

ART. UB.11 – Aspect extérieur et clôtures.

11.1 - Matériaux.

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 constructions et sur les clôtures.

Les enduits ciment non teintés sont interdits.

Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné, plastique ondulé et fibrociment sont interdites.

11.2 - Façades.

Les façades sur rue ne doivent pas être aveugles, sauf s'il s'agit d'annexes. Les façades latérales et postérieures doivent être traitées avec le même soin que les façades sur rue et en harmonie avec elles.

11.3 - Clôtures.

Les clôtures sur voie doivent être implantées à l'alignement existant ou projeté. Leur hauteur totale ne peut excéder 2,50 mètres. Elles ne doivent pas comporter de partie pleine à plus de 1 mètre, à l'exception :

- Des portails et portillons dont la partie pleine peut être portée à 2 mètres.
- Des travées avec festonnage dont la partie pleine peut être portée à 1,50 mètres.

11.4 - Toitures.

Pour toutes les toitures, l'impact visuel des installations techniques devra être réduit au maximum. En outre, les équipements installés en vue de l'utilisation des énergies renouvelables (panneaux solaires, photovoltaïques, chauffe-eau solaires, ...) devront s'intégrer à la toiture et à l'architecture générale du bâtiment ou être invisibles de la rue.

ART. UB.12 – Stationnement.

Lors de toute opération de construction neuve, d'extension ou de changement de destination de locaux, des aires de stationnement doivent être réalisées selon les normes et caractéristiques suivantes :

12.1 – Normes de stationnement.

12.1.1. Pour les constructions neuves :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE DE PLACES
Logements de moins de 100 m ² de Surface de Plancher (5)	1 place
Logements de 100 m ² de Surface de Plancher et plus (5)	2 places
Résidences et foyers de personnes âgées	1 place pour 10 chambres ou 10 lits
Résidences et foyers de travailleurs et étudiants (2)	1 place pour 4 chambres ou 4 lits
Marchés (3)	70 % de la Surface de Plancher
Bureaux (3)	60 % de la Surface de Plancher
Equipements (1 & 3)	30 % de la Surface de Plancher
Activités, ateliers, dépôts (3 & 4)	30 % de la Surface de Plancher avec 1 place minimum
Commerces d'une surface inférieure à 300 m ² de Surface de Plancher. (3 & 4)	30 % de la Surface de Plancher avec 1 place minimum

Commerces de 300m ² de Surface de Plancher et plus (3 & 4)	60 % de la Surface de Plancher.
Hôpitaux et cliniques (1 & 3)	40 % de la Surface de Plancher.
Hôtels (1)	50 % de la Surface de Plancher dont 12 % affectés au stationnement des autocars avec un minimum d'une place
Salles de spectacles, de culte et de réunions (1 & 2)	1 place pour 10 personnes.
Stades (1 & 3)	10 % de la surface du terrain.
Piscine, patinoire (1 & 3)	100 % de la surface du terrain.
Enseignement supérieur (1 & 2)	1 place pour 7 élèves
Enseignement primaire et secondaire (1 & 2)	1 place par classe

(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces surfaces minimales pourront varier de 30% compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.

(2) Ces établissements doivent comporter une aire de stationnement pour les deux roues (1 m² pour 10 élèves ou personnes).

(3) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de stationnement pour deux roues dans une proportion de 4% de la surface totale de stationnement créé.

(4) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de livraison de 50 m² minimum.

(5) Les immeubles collectifs de plus de 10 logements doivent comporter une aire de stationnement couverte pour les deux roues à raison de 0.50 m² par logement.

Les catégories de bureaux, commerces et activités sont répertoriées en annexe 2.

Lorsque la surface de stationnement est déterminée en pourcentage de surface de plancher, le nombre minimum de places à créer est calculé par rapport à une surface moyenne de stationnement de 28 m² par place.

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

Règle d'arrondi : l'unité inférieure est utilisée jusqu'à l'arrondi de 0.49, l'unité supérieure à partir de l'arrondi 0.50.

12.1.2. Pour les extensions de constructions existantes :

Pour les bâtiments existants à usage d'habitation, les normes définies à l'article 12.1.1 seront divisées par deux. La surface à prendre en compte pour le calcul des besoins en stationnement est la surface de plancher totale après travaux.

Pour les aménagements de bâtiments existants à autre usage, les normes définies à l'article 12.1.1 s'appliquent au prorata de la surface de plancher créée.

12.1.3. Pour les changements de destination des constructions

En cas de changement de destination des locaux, les normes ci-dessus seront divisées par deux. La surface à prendre en compte pour le calcul des besoins en stationnement est la surface de plancher totale après aménagement

12.1.4. Pour les nouvelles constructions ou extensions de bâtiments à usage militaire dans la zone UB.a, il n'est pas exigé de place de stationnement.

12.2 – Caractéristiques des aires de stationnement.

Les places commandées ne sont autorisées que pour le stationnement lié à l'habitation et à condition que le nombre de places de stationnement directement accessibles soit au moins égal au nombre de logements.

12.2.1 Dimension des places :

Longueur : 5.00 mètres
Largeur : 2.50 mètres
Dégagement : 6.00 mètres

12.2.2 Rampes d'accès des parcs de stationnement collectifs :

La largeur des rampes d'accès ne doit pas être inférieure aux normes suivantes:

- Parcs desservant jusqu'à 50 véhicules :
- Rampes à sens unique alterné : 3.50 mètres
 - Rampes à double sens : 4.00 mètres.
- Parcs desservant plus de 50 véhicules :
- Rampes à double sens : 6.00 mètres.

Ces rampes ne doivent pas entraîner de modification dans le niveau du trottoir. Leur pente dans les 5 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 5 % sauf dans le cas d'impossibilité technique. Leur rayon intérieur ne peut être inférieur à 5 mètres. Le rayon extérieur devra être égal au rayon intérieur augmenté d'une largeur de 3.50 mètres pour une rampe à sens unique ou de 6 mètres pour une rampe à double sens sans pour autant descendre au-dessous de 9.50 m ou de 12 m dans chacun des cas.

12.2.3. Localisation :

Une proportion de 50% au moins des surfaces totales de stationnement devra être réalisée dans des constructions en rez-de-chaussée ou en sous-sol.

Lorsque les besoins en stationnement couvert sont supérieurs à 9 places, celles-ci doivent être réalisées en sous-sol en totalité.

Des écrans boisés seront aménagés autour des aires de stationnement aérien de plus de 2 places.

12.3 – Règle particulière.

Si pour des raisons d'ordre technique, urbanistique ou architectural, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnements prévues ci-dessus, le constructeur peut être autorisé :

- A réaliser ces aires sur un terrain lui appartenant et situé dans un rayon de 300 mètres du premier,
- A acquérir les places manquantes dans un parc situé dans un rayon de 300 mètres,
- A solliciter l'application du 3ème alinéa de l'article L.421-3 du Code de l'Urbanisme (concession à long terme dans un parc public de stationnement situé dans un rayon de 300 mètres ou participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement).

ART. UB.13 – Espaces libres et plantations

13.1- Espaces verts.

Les projets de construction doivent être étudiés dans le sens d'une conservation optimale des plantations existantes.

75% de la surface du terrain, déduction faite :

- de l'emprise des constructions.
- des surfaces destinées à être cédées au titre de l'article R.332-15 du code de l'urbanisme.
- des voies internes nécessaires à l'accessibilité des handicapés et des engins de lutte contre l'incendie.
- des éléments non bâtis protégés au titre de la loi sur les monuments historiques tels que perrons, cours pavées, fontaines, etc...
- pour les bâtiments existants, de l'épaisseur des isolations thermiques par l'extérieur finition extérieure comprise, jusqu'à 15 centimètres d'épaisseur.

devra être aménagée en jardin planté en pleine terre.

Pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature requièrent de grands espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles ou dalles de sport), ce pourcentage peut être ramené à 25%.

Est considéré comme jardin en pleine terre toute surface non réservée au stationnement et couverte de terre végétale sur une épaisseur minimum de 60 cm. Les jardins en pleine terre peuvent également comporter des allées et des terrasses en bois sans fondations lourdes et des aires de jeux pour enfants. Ce jardin, si sa surface est égale ou supérieure à 40 m², comportera des arbres à haute tige à raison d'un arbre minimum par tranche de 100 m² de jardin.

13.2 – Aires de jeux.

Les immeubles d'habitation de type collectif de plus de 10 logements doivent disposer, si les espaces libres sont de dimensions suffisantes, d'une aire de jeux pour enfants d'une surface de 5m² par logement.

13.3 - Espaces boisés classés.

Ces espaces sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 à L.130-6 et R.130-2 et suivants du code de l'urbanisme.

POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL.

ART. UB.14 – Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.).

14.1 – les différentes valeurs du C.O.S. sont indiquées au plan et figurent dans le tableau suivant :

SECTEURS	C.O.S.		
	Habitation	Bureaux, hôtels, activités et commerces	Total
U.B.a	0.4	2	2
U.B.b	1	2	2
U.B.c	0.7	2	2
U.B.d	0.1	2	2

Les catégories de bureaux, commerces et activités sont répertoriées en annexe 2.

14.2 - Pour les constructions ou aménagements d'équipements scolaires, sanitaires ou socioculturels d'intérêt public, le C.O.S. n'est pas applicable.

14.3 – Changements de destination de locaux.

Tout changement de destination de locaux est soumis au respect des dispositions de l'article 14 appliquées à l'unité foncière.

14.4 – Pour les terrains ayant une façade sur le boulevard Gabriel Péri et repérés au plan de zonage (front bâti)

Dans la bande des 20 mètres comptée perpendiculairement par rapport à l'alignement actuel ou projeté, il n'est pas défini de C.O.S. Les droits de construire résultent de l'application des articles 5 à 13 du règlement.

Lorsque ces terrains ont une profondeur supérieure à la bande des 20 mètres, le C.O.S. applicable résulte :

- De l'application des articles 5 à 13 dans la bande de 20 mètres de front bâti sans possibilité de transfert des droits ainsi générés sur le reste du terrain.
- De l'application du C.O.S. de la zone sur la surface de terrain situé au delà de la bande de 20 mètres de front bâti.

Sur les terrains où il existe des bâtiments ou parties de bâtiments à usage économique (commerces, activités, bureaux), les projets doivent garantir au minimum le maintien ou le remplacement de ces surfaces initiales à usage économique, dans la limite des nouvelles règles édictées.

ART. UB.15 – Dépassement du coefficient d'occupation du sol.

Le dépassement du C.O.S. fixé à l'article 14 n'est pas autorisé.

ZONE UC

Il s'agit d'une zone à caractère d'habitat de type collectif assez dense où les bâtiments relativement hauts sont construits en ordre discontinu.

Elle se subdivise en deux secteurs :

- ❖ **UC.a**, secteur d'habitat collectif dense accompagné d'espaces verts situé dans les parties centre et nord de la commune.
- ❖ **UC.b**, secteur d'habitat collectif assez dense accompagné de grands espaces verts et situé dans la partie sud de la commune.

NATURE DE L'OCCUPATION & DE L'UTILISATION DU SOL

ART. UC.1 - Occupations et utilisations du sol admises.

1.1 - Sont admis :

Les constructions à usage :

- d'habitation
- de commerce et d'artisanat
- d'activités
- de bureaux et de services
- industriel
- hôtelier
- d'équipement collectif
- de stationnement

sous réserve des conditions spéciales énoncées au paragraphe 1.2 ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 2.

Les installations et travaux divers, sous réserve des conditions spéciales énoncées au paragraphe 1.2 ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 2.

1.2 - Sont admis sous conditions spéciales.

L'extension et la modification des installations classées soumises à autorisation existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances et que toutes dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans les milieux environnants.

L'implantation des installations classées soumises à déclaration :

- à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone.
- à condition que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants.

Dans les parties de la zone où figurent d'anciennes carrières, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part de l'Inspection Générale des Carrières. La construction peut, si elle est autorisée, être subordonnée à des conditions spéciales.

Le long des voies indiquées au plan "servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur", les façades des bâtiments destinés à l'habitation et si elles sont exposées au bruit direct de la voie doivent bénéficier d'un isolement suffisant en fonction du type de voie, du nombre de files de circulation, du type d'urbanisme, de la distance à la voie, de la hauteur des constructions.

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie. Les règles applicables sont celles définies par l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitations dans les secteurs affectés par le bruit.

ART. UC.2 - Occupations et utilisations du sol interdites.

2.1 – Sont interdits :

L'implantation des installations classées soumises à autorisation, sauf les chaufferies d'immeubles, les dépôts d'hydrocarbures, les garages et les parcs de stationnement.

Les dépôts non couverts de ferrailles, de véhicules, de matériaux, de déchets ainsi que les entreprises de cassage de voitures.

Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations de carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.

Les terrains de camping.

Les coupes et abattages d'arbres dans les espaces boisés classés.

CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL.

ART. UC.3 – Accès et voirie.

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

La largeur de ces voies d'accès ne peut en aucun cas être inférieure à 2,50 mètres.

Pour les lotissements, divisions et opérations groupées :

Les nouvelles voies d'accès ainsi que nouvelles voies de desserte interne doivent avoir une largeur minimale de 3,50 mètres.

Lorsqu'elles se terminent en impasse, elles doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

Pour chaque propriété, les possibilités d'accès carrossable à la voie sont limitées à un accès par tranche de 30 mètres de façade.

Cette tranche peut être réduite lorsque la création d'une aire de livraison est imposée au titre de l'article 12 du règlement.

ART. UC.4 - Desserte par les réseaux.

4.1 – Eau.

Le branchement sur le réseau d'eau existant est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau potable.

4.2 – Assainissement.

Pour les constructions et installations nouvelles, à l'intérieur d'une même propriété, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être recueillies séparément.

4.2.1- Eaux usées.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement et doivent notamment faire l'objet d'un traitement préalable.

4.2.2- Eaux pluviales.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

En cas d'existence d'un réseau collecteur des eaux pluviales, les aménagements réalisés sur un terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau.

En cas d'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au bon écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain conformément aux dispositions du règlement communal d'assainissement.

ART. UC.5 - Surface et forme des terrains.

5.1 – Terrains existants à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) :

Il n'est fixé aucune règle relative aux caractéristiques des terrains.

5.2 – Terrains provenant de divisions parcellaires postérieurement à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) :

Pour être constructibles, les terrains devront présenter les caractéristiques minimales suivantes :

- surface : 650 m²
- doivent pouvoir contenir un carré de 20 m x 20 m.

ART. UC.6 - Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées.

6.1 - Aucune construction n'est autorisée dans les marges de reculement suivantes :

- Rue Alexis MARTIN – 7m de l'axe de la voie.

à l'exception :

- Des clôtures qui doivent être implantées à l'alignement existant ou projeté.
- Des saillies suivantes : Marquises ; perrons ; escaliers extérieurs ; débords de toiture ; balcons situés à plus de 3m du sol. Ces saillies ne doivent pas dépasser un mètre de profondeur.
- Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

6.2 - Pour le reste de la zone :

Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. Il est souhaitable qu'elles soient implantées de façon à assurer la continuité avec les volumes bâtis contigus en bon état.

6.3 - Saillies sur alignement :

Il sera fait application du règlement du gestionnaire du domaine public concerné.

6.4 - Propriétés situées à l'angle de deux voies :

Elles pourront supporter au maximum un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 5 m de longueur formant deux angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.

ART. UC.7 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.

7.1 – Implantation par rapport aux limites aboutissant aux voies (limites joignant l’alignement).

7.1.1 – Sur une profondeur maximale de 30 mètres comptée à partir de l’alignement ou du reculement imposé (6.1), les constructions peuvent s’implanter en limite ou en retrait.

7.1.1.1 – Si la construction s’implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.1.1.2 – Si la construction ne s’implante pas sur les limites, elle doit respecter une distance minimum suivante :

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Si la façade en retrait n’est pas parallèle à la limite séparative et comporte des baies éclairant des pièces principales :

- Au milieu de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- En tout point de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale au ¼ de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies secondaires ou ne comporte pas de baies, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Lorsqu’un bâtiment est implanté sur les limites séparatives joignant l’alignement, les façades perpendiculaires à ces limites peuvent comporter, en retrait des limites et sans conditions de distance, des balcons, avancées partielles et jeux de façade dont la profondeur n’excède pas 1.50m.

7.1.2 – Au delà de la bande de 30 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s’implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l’exception :

- Des constructions s’adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n’excède pas 2.60 mètres.

7.2 – Implantation par rapport aux fonds de parcelles (limites de fond).

7.2.1 – Sur une profondeur maximale de 20 mètres comptée à partir de l’alignement ou du reculement imposé (6.1), les constructions peuvent s’implanter sur ces limites ou en retrait.

7.2.1.1 – Si la construction s’implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.2.1.2 – Si la construction ne s’implante pas sur les limites, elle doit respecter la distance minimum indiquée au paragraphe 7.1.1.2

7.2.2 – Au delà de la bande de 20 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s’implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l’exception :

- Des constructions s’adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n’excède pas 2.60 mètres.

7.3 – Lorsqu’il existe sur le terrain des bâtiments protégés au titre de la loi sur les monuments historiques (bâtiments inscrits ou classés),

les constructions peuvent s’implanter en limite ou en retrait sur toute la profondeur du terrain. Si les constructions s’implantent en retrait des limites séparatives, elles doivent respecter les distances minimum indiquées au paragraphe 7.1.1.2. Si les constructions s’implantent sur les limites, les façades sur limites ne doivent pas comporter de baies.

7.4 – Pour les bâtiments existants devant faire l’objet d’une isolation thermique par l’extérieur,

l’épaisseur des matériaux d’isolation, finition extérieure comprise, n’est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux limites séparatives, et ce dans la limite de 15 centimètres d’épaisseur supplémentaire.

ART. UC.8 – Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

8.1 – La construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée.

8.2 – S'ils ne sont pas contigus, les bâtiments doivent s'écarter les uns des autres selon la règle suivante :

- Lorsque la façade la plus basse comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- Lorsque la façade la plus haute comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus bas au bâtiment le plus haut devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- Dans les autres cas, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Dans le cas de bâtiments annexes ou de garages liés à une habitation principale, le retrait devra être de 2,50 mètres minimum.

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux bâtiments non contigus en vis-à-vis, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

ART. UC.9 – Emprise au sol.

9.1 – L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 40 % de la superficie du terrain.

9.2 - Cette emprise est portée à 50 % dans le cas de bâtiments dont le rez-de-chaussée est utilisé à 80 % ou plus pour le commerce ou l'activité.

9.3 - La surélévation d'un bâtiment principal existant dont l'emprise au sol est excédentaire peut être autorisée à condition que les bâtiments annexes existants sur le terrain soient supprimés.

9.4 - Pour les immeubles d'habitation de type collectif existants avant la date d'approbation du plan d'occupation des sols et ne respectant pas cet article, une augmentation de 10% de l'emprise au sol existante pourra être admise pour la création d'éléments de confort à usage collectif (chaufferies, cages d'ascenseurs, locaux poubelles, locaux véhicules enfants et vélos, etc.).

9.5 - Monuments historiques

Lorsqu'il existe sur le terrain des bâtiments protégés au titre de la loi sur les monuments historiques qui doivent être conservés (bâtiments inscrits ou classés), ils ne sont pas pris en compte dans le calcul de l'emprise au sol.

9.6 - Equipements d'intérêt général

Cette emprise est portée à 60% pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature ont besoin de surfaces importantes à rez-de-chaussée (par exemple les établissements d'enseignement ou de santé, les crèches).

9.5 – Isolation thermique

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas considérée comme constitutive d'emprise au sol, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

Pour le calcul de l'emprise au sol, la surface de terrain à prendre en compte est celle obtenue après déduction des surfaces destinées à être cédées au titre de l'article R.332-15 du Code de l'Urbanisme.

ART. UC.10 – Hauteur maximum.

10.1 – Compte tenu des voies adjacentes :

La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire à tout point de l'alignement opposé, existant ou projeté, doit être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel.

10.2 – Compte tenu du plafond de la zone :

La hauteur maximale des constructions, hormis les installations techniques en toiture, est fixée à **20 m au faitage**.

Les installations techniques sur toiture sont autorisées dans la limite de 3m supplémentaires à condition qu'elles soient reculées de la façade d'une distance au moins égale à leur hauteur. Ces conditions de recul et de hauteur ne s'appliquent pas aux installations liées à l'utilisation des énergies renouvelables.

10.3 – Mesure de la hauteur :

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel avant tous travaux d'affouillement ou d'exhaussement.

Sur les terrains en pente, la hauteur mesurée est la différence d'altitude entre le point le plus élevé du bâtiment et la cote moyenne du terrain d'emprise de la construction.

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

ART. UC.11 – Aspect extérieur et clôtures.

11.1 - Matériaux.

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 constructions et sur les clôtures.

Les enduits ciment non teintés sont interdits.

Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné, plastique ondulé et fibrociment sont interdites.

11.2 - Façades.

Les façades sur rue ne doivent pas être aveugles, sauf s'il s'agit d'annexes. Les façades latérales et postérieures doivent être traitées avec le même soin que les façades sur rue et en harmonie avec elles.

11.3 - Clôtures.

Les clôtures sur voie doivent être implantées à l'alignement existant ou projeté. Leur hauteur totale ne peut excéder 2,50 mètres.

Elles ne doivent pas comporter de partie pleine à plus de 1 mètre, à l'exception :

- Des portails et portillons dont la partie pleine peut être portée à 2 mètres.
- Des travées avec festonnage dont la partie pleine peut être portée à 1,50 mètres.

11.4 - Toitures.

Pour toutes les toitures, l'impact visuel des installations techniques devra être réduit au maximum. En outre, les équipements installés en vue de l'utilisation des énergies renouvelables (panneaux solaires, photovoltaïques, chauffe eau solaires, ...) devront s'intégrer à la toiture et à l'architecture générale du bâtiment ou être invisibles de la rue.

ART. UC.12 – Stationnement.

Lors de toute opération de construction neuve, d'extension ou de changement de destination de locaux, des aires de stationnement doivent être réalisées selon les normes et caractéristiques suivantes :

12.1 – Normes de stationnement.

12.1.1. Pour les constructions neuves :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE DE PLACES
Logements de moins de 100 m ² de Surface de Plancher (5)	1 place 2 places
Logements de 100 m ² de Surface de Plancher et plus (5)	
Résidences et foyers de personnes âgées	1 place pour 10 chambres ou 10 lits
Résidences et foyers de travailleurs et étudiants (2)	1 place pour 4 chambres ou 4 lits
Marchés (3)	70 % de la Surface de Plancher
Bureaux (3)	60 % de la Surface de Plancher
Equipements (1 & 3)	30 % de la Surface de Plancher
Activités, ateliers, dépôts (3 & 4)	30 % de la Surface de Plancher avec 1 place minimum
Commerces d'une surface inférieure à 300 m ² de Surface de Plancher. (3 & 4)	30 % de la Surface de Plancher avec 1 place minimum
Commerces de 300m ² de Surface de Plancher et plus (3 & 4)	60 % de la Surface de Plancher.
Hôpitaux et cliniques (1 & 3)	40 % de la Surface de Plancher.
Hôtels (1)	50 % de la Surface de Plancher dont 12 % affectés au stationnement des autocars avec un minimum d'une place
Salles de spectacles, de culte et de réunions (1 & 2)	1 place pour 10 personnes.
Stades (1 & 3)	10 % de la surface du terrain.
Piscine, patinoire (1 & 3)	100 % de la surface du terrain.
Enseignement supérieur (1 & 2)	1 place pour 7 élèves
Enseignement primaire et secondaire (1 & 2)	1 place par classe

(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces surfaces minimales pourront varier de 30% compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.

(2) Ces établissements doivent comporter une aire de stationnement pour les deux roues (1 m² pour 10 élèves ou personnes).

(3) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de stationnement pour deux roues dans une proportion de 4% de la surface totale de stationnement créé.

(4) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de livraison de 50 m² minimum.

(5) Les immeubles collectifs de plus de 10 logements doivent comporter une aire de stationnement couverte pour les deux roues à raison de 0.50 m² par logement.

Les catégories de bureaux, commerces et activités sont répertoriées en annexe 2.

Lorsque la surface de stationnement est déterminée en pourcentage de surface de plancher, le nombre minimum de places à créer est calculé par rapport à une surface moyenne de stationnement de 28 m² par place.

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

Règle d'arrondi : l'unité inférieure est utilisée jusqu'à l'arrondi de 0.49, l'unité supérieure à partir de l'arrondi 0.50.

12.1.2. Pour les extensions de constructions existantes :

Pour les bâtiments existants à usage d'habitation, les normes définies à l'article 12.1.1 seront divisées par deux. La surface à prendre en compte pour le calcul des besoins en stationnement est la surface de plancher totale après travaux.

Pour les aménagements de bâtiments existants à autre usage, les normes définies à l'article 12.1.1 s'appliquent au prorata de la surface de plancher créée.

12.1.3. Pour les changements de destination des constructions

En cas de changement de destination des locaux, les normes ci-dessus seront divisées par deux. La surface à prendre en compte pour le calcul des besoins en stationnement est la surface de plancher totale après aménagement

12.2 – Caractéristiques des aires de stationnement.

Les places commandées ne sont autorisées que pour le stationnement lié à l'habitation et à condition que le nombre de places de stationnement directement accessibles soit au moins égal au nombre de logements.

12.2.1 Dimension des places :

Longueur : 5.00 mètres
Largeur : 2.50 mètres
Dégagement : 6.00 mètres

12.2.2 Rampes d'accès des parcs de stationnement collectifs :

La largeur des rampes d'accès ne doit pas être inférieure aux normes suivantes:

- Parcs desservant jusqu'à 50 véhicules :
 - Rampes à sens unique alterné : 3.50 mètres
 - Rampes à double sens : 4.00 mètres.
- Parcs desservant plus de 50 véhicules :
 - Rampes à double sens : 6.00 mètres.

Ces rampes ne doivent pas entraîner de modification dans le niveau du trottoir. Leur pente dans les 5 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 5 % sauf dans le cas d'impossibilité technique. Leur rayon intérieur ne peut être inférieur à 5 mètres. Le rayon extérieur devra être égal au rayon intérieur augmenté d'une largeur de 3.50 mètres pour une rampe à sens unique ou de 6 mètres pour une rampe à double sens sans pour autant descendre au-dessous de 9.50 m ou de 12 m dans chacun des cas.

12.2.3. Localisation :

Une proportion de 50% au moins des surfaces totales de stationnement devra être réalisée dans des constructions en rez-de-chaussée ou en sous-sol.

Lorsque les besoins en stationnement couvert sont supérieurs à 9 places, celles-ci doivent être réalisées en sous-sol en totalité.

Des écrans boisés seront aménagés autour des aires de stationnement aérien de plus de 2 places.

12.3 – Règle particulière.

Si pour des raisons d'ordre technique, urbanistique ou architectural, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnements prévues ci-dessus, le constructeur peut être autorisé :

- A réaliser ces aires sur un terrain lui appartenant et situé dans un rayon de 300 mètres du premier,
- A acquérir les places manquantes dans un parc situé dans un rayon de 300 mètres,

- A solliciter l'application du 3ème alinéa de l'article L.421-3 du Code de l'Urbanisme (concession à long terme dans un parc public de stationnement situé dans un rayon de 300 mètres ou participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement).

ART. UC.13 – Espaces libres et plantations

13.1- Espaces verts.

Les projets de construction doivent être étudiés dans le sens d'une conservation optimale des plantations existantes.

75% de la surface du terrain, déduction faite :

- de l'emprise des constructions.
- des surfaces destinées à être cédées au titre de l'article R.332-15 du code de l'urbanisme.
- des voies internes nécessaires à l'accessibilité des handicapés et des engins de lutte contre l'incendie.
- des éléments non bâtis protégés au titre de la loi sur les monuments historiques tels que perrons, cours pavées, fontaines, etc...
- pour les bâtiments existants, de l'épaisseur des isolations thermiques par l'extérieur finition extérieure comprise, jusqu'à 15 centimètres d'épaisseur. devra être aménagée en jardin planté en pleine terre.

Pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature requièrent de grands espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles ou dalles de sport), ce pourcentage peut être ramené à 25%.

Est considéré comme jardin en pleine terre toute surface non réservée au stationnement et couverte de terre végétale sur une épaisseur minimum de 60 cm. Les jardins en pleine terre peuvent également comporter des allées et des terrasses en bois sans fondations lourdes et des aires de jeux pour enfants. Ce jardin, si sa surface est égale ou supérieure à 40 m², comportera des arbres à haute tige à raison d'un arbre minimum par tranche de 100 m² de jardin.

13.2 – Aires de jeux.

Les immeubles d'habitation de type collectif de plus de 10 logements doivent disposer, si les espaces libres sont de dimensions suffisantes, d'une aire de jeux pour enfants d'une surface de 5m² par logement.

13.3 - Espaces boisés classés.

Ces espaces sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 à L.130-6 et R.130-2 et suivants du code de l'urbanisme.

POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL.

ART. UC.14 – Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.).

14.1 – les différentes valeurs du C.O.S. sont indiquées au plan et figurent dans le tableau suivant :

SECTEURS	C.O.S.		
	Habitation Bureaux	Hôtels, activités et commerces	Total
U.C.a	1.3	1.6	1.6
U.C.b	1	1.3	1.3

Les catégories de bureaux, commerces et activités sont répertoriées en annexe 2.

14.2 - Pour les constructions ou aménagements d'équipements scolaires, sanitaires ou socioculturels d'intérêt public, le C.O.S. n'est pas applicable.

14.3 – Changements de destination de locaux.

Tout changement de destination de locaux est soumis au respect des dispositions de l'article 14 appliquées à l'unité foncière.

ART. UC.15 – Dépassement du coefficient d'occupation du sol.

Le dépassement du C.O.S. fixé à l'article 14 n'est pas autorisé.

ZONE UE

Il s'agit d'une zone regroupant les espaces verts d'accompagnement, les parcs et jardins accessibles au public, la coulée verte, les stades et le cimetière. Ces espaces paysagers font l'objet de mesures spécifiques de protection.

NATURE DE L'OCCUPATION & DE L'UTILISATION DU SOL

Art. UE.1 - Occupations et utilisations du sol admises.

1.1 - Sont admis :

- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation, la maintenance, le gardiennage ou l'animation de ces espaces.
- Les constructions à usage d'équipement collectif.
- Les installations et travaux divers.

sous réserve des conditions spéciales énoncées au paragraphe 1.2 ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 2.

1.2 - Sont admis sous conditions spéciales.

L'extension et la modification des installations classées soumises à autorisation existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances et que toutes dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans les milieux environnants.

L'implantation des installations classées soumises à déclaration :

- à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone.
- à condition que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants.

Dans les parties de la zone où figurent d'anciennes carrières, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part de l'Inspection Générale des Carrières. La construction peut, si elle est autorisée, être subordonnée à des conditions spéciales.

Le long des voies indiquées au plan "servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur", les façades des bâtiments destinés à l'habitation et si elles sont exposées au bruit direct de la voie doivent bénéficier d'un isolement suffisant en fonction du type de voie,

du nombre de files de circulation, du type d'urbanisme, de la distance à la voie, de la hauteur des constructions.

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie. Les règles applicables sont celles définies par l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitations dans les secteurs affectés par le bruit.

ART. UE.2 - Occupations et utilisations du sol interdites.

2.1 – Sont interdits :

Les constructions de quelque destination que ce soit non admises à l'article UE.1.

Les constructions et installations susceptibles de compromettre la conservation ou le fonctionnement de la piste cyclable et du cheminement piéton de la coulée verte référencés au plan de zonage « Piste cyclable à conserver ».

L'implantation des installations classées soumises à autorisation, sauf les chaufferies d'immeubles, les dépôts d'hydrocarbures, les garages et les parcs de stationnement.

Les dépôts non couverts de ferrailles, de véhicules, de matériaux, de déchets ainsi que les entreprises de cassage de voitures.

Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations de carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.

Les coupes et abattages d'arbres dans les espaces boisés classés.

CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL.

ART. UE.3 – Accès et voirie.

Les constructions doivent être accessibles d'une voie carrossable publique ou privée en bon état de viabilité et présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et la protection civile.

Les accès carrossables à la voie doivent être conçus de façon à s'harmoniser avec l'environnement paysager et dans le souci d'une conservation maximale des végétaux existants.

ART. UE.4 - Desserte par les réseaux.

4.1 – Eau.

Le branchement sur le réseau d'eau existant est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau potable.

4.2 – Assainissement.

Pour les constructions et installations nouvelles, à l'intérieur d'une même propriété, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être recueillies séparément.

4.2.1- Eaux usées.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement et doivent notamment faire l'objet d'un traitement préalable.

4.2.2- Eaux pluviales.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

En cas d'existence d'un réseau collecteur des eaux pluviales, les aménagements réalisés sur un terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau.

En cas d'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au bon écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain conformément aux dispositions du règlement communal d'assainissement.

ART. UE.5 - Surface et forme des terrains.

Il n'est fixé aucune règle relative aux caractéristiques des terrains.

ART. UE.6 - Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées.

Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. Il est souhaitable qu'elles soient implantées de façon à assurer la continuité avec les volumes bâtis contigus en bon état.

Pour les saillies sur alignement, il sera fait application du règlement du gestionnaire du domaine public concerné.

ART. UE.7 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.

7.1 – Implantation par rapport aux limites aboutissant aux voies (limites joignant l'alignement).

7.1.1 – Sur une profondeur maximale de 30 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé, les constructions peuvent s'implanter en limite ou en retrait.

7.1.1.1 – Si la construction s'implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.1.1.2 – Si la construction ne s'implante pas sur les limites, elle doit respecter une distance minimum suivante :

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Si la façade en retrait n'est pas parallèle à la limite séparative et comporte des baies éclairant des pièces principales :

- Au milieu de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- En tout point de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale au $\frac{3}{4}$ de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies secondaires ou ne comporte pas de baies, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Lorsqu'un bâtiment est implanté sur les limites séparatives joignant l'alignement, les façades perpendiculaires à ces limites peuvent comporter, en retrait des limites et sans conditions de distance, des balcons, avancées partielles et jeux de façade dont la profondeur n'excède pas 1.50m.

7.1.2 – Au delà de la bande de 30 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s'implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l'exception :

- Des constructions s'adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n'excède pas 2.60 mètres.

7.2 – Implantation par rapport aux fonds de parcelles (limites de fond).

7.2.1 – Sur une profondeur maximale de 20 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé, les constructions peuvent s'implanter sur ces limites ou en retrait.

7.2.1.1 – Si la construction s'implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.2.1.2 – Si la construction ne s'implante pas sur les limites, elle doit respecter la distance minimum indiquée au paragraphe 7.1.1.2

7.2.2 – Au delà de la bande de 20 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s’implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l’exception :

- Des constructions s’adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n’excède pas 2.60 mètres.

7.3 – Lorsqu’il existe sur le terrain des bâtiments protégés au titre de la loi sur les monuments

historiques (bâtiments inscrits ou classés), les constructions peuvent s’implanter en limite ou en retrait sur toute la profondeur du terrain. Si les constructions s’implantent en retrait des limites séparatives, elles doivent respecter les distances minimum indiquées au paragraphe 7.1.1.2. Si les constructions s’implantent sur les limites, les façades sur limites ne doivent pas comporter de baies.

7.4 – Pour les bâtiments existants devant faire l’objet d’une isolation thermique par l’extérieur, l’épaisseur des matériaux d’isolation, finition extérieure comprise, n’est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux limites séparatives, et ce dans la limite de 15 centimètres d’épaisseur supplémentaire.

ART. UE.8 – Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

8.1 – La construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée.

8.2 – S’ils ne sont pas contigus, les bâtiments doivent s’écarter les uns des autres selon la règle suivante :

- Lorsque la façade la plus basse comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Lorsque la façade la plus haute comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus bas au bâtiment le plus haut devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- Dans les autres cas, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Lorsque les bâtiments non contigus sont à usage d’équipement, il n’est pas défini de règle de retrait.

Pour les bâtiments existants devant faire l’objet d’une isolation thermique par l’extérieur, l’épaisseur des matériaux d’isolation, finition extérieure comprise, n’est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux bâtiments non contigus en vis-à-vis, et ce dans la limite de 15 centimètres d’épaisseur supplémentaire.

ART. UE.9 – Emprise au sol.

Il n’est pas défini de coefficient maximal d’emprise au sol. Les projets de construction et l’implantation des installations techniques doivent être étudiés dans le sens d’une conservation optimale des surfaces perméables aux eaux de ruissellement.

ART. UE.10 – Hauteur maximum.

10.1 – Compte tenu des voies adjacentes :

Lorsque le bâtiment est construit en bordure d’une voie publique ou privée, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire à tout point de l’alignement opposé, existant ou projeté, doit être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel.

10.2 – Compte tenu du plafond de la zone :

La hauteur maximale des constructions, hormis les installations techniques en toiture, est fixée à 15 mètres. Les installations techniques sur toiture sont autorisées dans la limite de 3m supplémentaires à condition qu’elles soient reculées de la façade d’une distance au moins égale à leur hauteur. Ces conditions de recul et de hauteur ne s’appliquent pas aux installations liées à l’utilisation des énergies renouvelables.

10.3 – Mesure de la hauteur :

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel avant tous travaux d'affouillement ou d'exhaussement.

Sur les terrains en pente, la hauteur mesurée est la différence d'altitude entre le point le plus élevé du bâtiment et la cote moyenne du terrain d'emprise de la construction.

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

ART. UE.11 – Aspect extérieur et clôtures.

11.1 - Matériaux.

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 constructions et sur les clôtures.

Les enduits ciment non teintés sont interdits.

Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné, plastique ondulé et fibrociment sont interdites.

11.2 - Façades.

Les façades sur rue ne doivent pas être aveugles, sauf s'il s'agit d'annexes. Les façades latérales et postérieures doivent être traitées avec le même soin que les façades sur rue et en harmonie avec elles.

11.3 - Clôtures.

Les clôtures doivent s'harmoniser avec l'environnement architectural et paysager.

11.4 - Toitures.

Pour toutes les toitures, l'impact visuel des installations techniques devra être réduit au maximum. En outre, les équipements installés en vue de l'utilisation des énergies renouvelables (panneaux solaires, photovoltaïques, chauffe-eau solaires, ...) devront s'intégrer à la toiture et à l'architecture générale du bâtiment ou être invisibles de la rue.

ART. UE.12 – Stationnement.

Lors de toute opération de construction neuve, d'extension ou de changement de destination de locaux, des aires de stationnement doivent être réalisées selon les normes et caractéristiques suivantes :

12.1 – Normes de stationnement.

12.1.1. Pour les constructions neuves :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE DE PLACES
Logements (gardiennage)	1 place
Equipements (1 & 3)	30 % de la surface de plancher.
Stades (1 & 3)	10 % de la surface du terrain.

(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces surfaces minimales pourront varier de 30% compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.

(3) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de stationnement pour deux roues dans une proportion de 4% de la surface totale de stationnement créé.

Lorsque la surface de stationnement est déterminée en pourcentage de surface de plancher, le nombre minimum de places à créer est calculé par rapport à une surface moyenne de stationnement de 28 m² par place.

Règle d'arrondi : l'unité inférieure est utilisée jusqu'à l'arrondi de 0.49, l'unité supérieure à partir de l'arrondi 0.50.

12.1.2. Pour les extensions de constructions existantes :

Pour les aménagements de bâtiments existants, les normes définies à l'article 12.1.1 s'appliquent au prorata de la surface de plancher créée.

12.2 – Caractéristiques des aires de stationnement.

Les places commandées ne sont autorisées que pour le stationnement lié à l'habitation et à condition que le nombre de places de stationnement directement accessibles soit au moins égal au nombre de logements.

12.2.1 Dimension des places :

Longueur : 5.00 mètres
Largeur : 2.50 mètres
Dégagement : 6.00 mètres

12.2.2 Rampes d'accès des parcs de stationnement collectifs :

La largeur des rampes d'accès ne doit pas être inférieure aux normes suivantes:

- Parcs desservant jusqu'à 50 véhicules :
 - Rampes à sens unique alterné : 3.50 mètres
 - Rampes à double sens : 4.00 mètres.
- Parcs desservant plus de 50 véhicules :
 - Rampes à double sens : 6.00 mètres.

Ces rampes ne doivent pas entraîner de modification dans le niveau du trottoir. Leur pente dans les 5 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 5 % sauf dans le cas d'impossibilité technique.

Leur rayon intérieur ne peut être inférieur à 5 mètres. Le rayon extérieur devra être égal au rayon intérieur augmenté d'une largeur de 3.50 mètres pour une rampe à sens unique ou de 6 mètres pour une rampe à double sens sans pour autant descendre au-dessous de 9.50 m ou de 12 m dans chacun des cas. **12.2.3. Localisation :**

Une proportion de 50% au moins des surfaces totales de stationnement devra être réalisée dans des constructions en rez-de-chaussée ou en sous-sol.

Des écrans boisés seront aménagés autour des aires de stationnement aérien de plus de 2 places.

12.3 – Règle particulière.

Si pour des raisons d'ordre technique, urbanistique ou architectural, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnements prévues ci-dessus, le constructeur peut être autorisé :

- A réaliser ces aires sur un terrain lui appartenant et situé dans un rayon de 300 mètres du premier,
- A acquérir les places manquantes dans un parc situé dans un rayon de 300 mètres,
- A solliciter l'application du 3ème alinéa de l'article L.421-3 du Code de l'Urbanisme (concession à long terme dans un parc public de stationnement situé dans un rayon de 300 mètres ou participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement).

ART. UE.13 – Espaces libres et plantations

Les projets de construction et l'implantation des installations techniques doivent être étudiés dans le sens d'une conservation optimale des plantations existantes.

POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL.

ART. UE.14 – Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.).

Les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles UE.3 à UE.13.

ART. UE.15 – Dépassement du coefficient d'occupation du sol.

Sans objet.

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Malakoff

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 janvier 2000
Dernières modifications simplifiées approuvées par délibération du Conseil Municipal du 21 mars 2012*

ZONE UB

Il s'agit d'une zone mixte d'habitat et d'activités où les activités bénéficient d'une possibilité d'implantation préférentielle.

Elle se subdivise en quatre secteurs :

- ❖ **UB.a**, secteur correspondant à l'emprise militaire du Fort de Vanves.
- ❖ **UB.b**, secteur d'habitations collectives et de grandes activités situé principalement autour du boulevard Gabriel Péri et de l'avenue Pierre Brossolette.
- ❖ **UB.c**, secteur mixte où sont préférentiellement regroupées les nouvelles activités secondaires et tertiaires, situé notamment autour des infrastructures de transport (emprise S.N.C.F. et R.A.T.P.).
- ❖ **UB.d**, secteur à vocation unique correspondant aux grandes emprises de bureaux et d'activités existantes.

NATURE DE L'OCCUPATION & DE L'UTILISATION DU SOL

ART. UB.1 - Occupations et utilisations du sol admises.

1.1 - Sont admis :

Les constructions à usage :

- d'habitation
- de commerce et d'artisanat
- d'activités
- de bureaux et de services
- industriel
- hôtelier
- d'équipement collectif
- de stationnement

sous réserve des conditions spéciales énoncées au paragraphe 1.2 ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 2.

Les installations et travaux divers, sous réserve des conditions spéciales énoncées au paragraphe 1.2 ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 2.

1.2 - Sont admis sous conditions spéciales.

L'extension et la modification des installations classées soumises à autorisation existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances et que toutes dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans les milieux environnants.

L'implantation des installations classées soumises à déclaration :

- à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone.
- à condition que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants.

Dans les parties de la zone où figurent d'anciennes carrières, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part de l'Inspection Générale des Carrières. La construction peut, si elle est autorisée, être subordonnée à des conditions spéciales.

Le long des voies indiquées au plan "servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur", les façades des bâtiments destinés à l'habitation et si elles sont exposées au bruit direct de la voie doivent bénéficier d'un isolement suffisant en fonction du type de voie, du nombre de files de circulation, du type d'urbanisme, de la distance à la voie, de la hauteur des constructions.

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie. Les règles applicables sont celles définies par l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitations dans les secteurs affectés par le bruit.

ART. UB.2 - Occupations et utilisations du sol interdites.

2.1 – Sont interdits :

L'implantation des installations classées soumises à autorisation, sauf les chaufferies d'immeubles, les dépôts d'hydrocarbures, les garages et les parcs de stationnement.

Les dépôts non couverts de ferrailles, de véhicules, de matériaux, de déchets ainsi que les entreprises de cassage de voitures.

Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations de carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.

Les terrains de camping.

Les coupes et abattages d'arbres dans les espaces boisés classés.

CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL.

ART. UB.3 – Accès et voirie.

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

La largeur de ces voies d'accès ne peut en aucun cas être inférieure à 2,50 mètres.

Pour les lotissements, divisions et opérations groupées :

Les nouvelles voies d'accès ainsi que nouvelles voies de desserte interne doivent avoir une largeur minimale de 3,50 mètres.

Lorsqu'elles se terminent en impasse, elles doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

Pour chaque propriété, les possibilités d'accès carrossable à la voie sont limitées à un accès par tranche de 30 mètres de façade.

Cette tranche peut être réduite lorsque la création d'une aire de livraison est imposée au titre de l'article 12 du règlement.

ART. UB.4 - Desserte par les réseaux.

4.1 – Eau.

Le branchement sur le réseau d'eau existant est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau potable.

4.2 – Assainissement.

Pour les constructions et installations nouvelles, à l'intérieur d'une même propriété, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être recueillies séparément.

4.2.1- Eaux usées.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement et doivent notamment faire l'objet d'un traitement préalable.

4.2.2- Eaux pluviales.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

En cas d'existence d'un réseau collecteur des eaux pluviales, les aménagements réalisés sur un terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau.

En cas d'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au bon écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain conformément aux dispositions du règlement communal d'assainissement.

ART. UB.5 - Surface et forme des terrains.

5.1 – Terrains existants à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) :

Il n'est fixé aucune règle relative aux caractéristiques des terrains.

5.2 – Terrains provenant de divisions parcellaires postérieurement à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) :

Pour être constructibles, les terrains devront présenter les caractéristiques minimales suivantes :

- surface : 250 m²
- doivent pouvoir contenir un rectangle de 7 m x 15 m.

ART. UB.6 - Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées.

6.1 – Les constructions doivent s'implanter à l'alignement existant ou projeté des voies suivantes :

- Boulevard Gabriel PERI : Côté pair entre la rue Paul BERT et la rue Alfred de MUSSET - Côté impair entre la rue André COIN et l'avenue du Maréchal LECLERC.

Sauf lorsque les constructions sont édifiées sur des terrains situés à l'angle de deux voies. Dans ce cas, l'article 6.5 est applicable.

Des retraits partiels peuvent être autorisés dans la limite de 30% du linéaire de façade :

- Pour la création des porches et entrées.
- Pour les parties d'immeuble situées à plus de 15 mètres.
- Lorsque sur les fonds voisins existe un immeuble implanté en retrait de l'alignement, du côté concerné et dans la limite du retrait de l'immeuble voisin.
- Lorsque le linéaire de façade est supérieur à 30 mètres.

6.2 - Aucune construction n'est autorisée dans les marges de reculement suivantes :

- Rue Guy MOQUET – 7m de l'axe de la voie.
- Rue AMPERE – 7m de l'axe de la voie.
- Rue Jules DALOU – 5m de l'axe de la voie.

à l'exception :

- Des clôtures qui doivent être implantées à l'alignement existant ou projeté.
- Des saillies suivantes : Marqueses ; perrons ; escaliers extérieurs ; débords de toiture ; balcons situés à plus de 3m du sol. Ces saillies ne doivent pas dépasser un mètre de profondeur.
- Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

6.3 - Pour le reste de la zone :

Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. Il est souhaitable qu'elles soient implantées de façon à assurer la continuité avec les volumes bâtis contigus en bon état.

6.4 - Saillies sur alignement :

Il sera fait application du règlement du gestionnaire du domaine public concerné.

6.5 - Propriétés situées à l'angle de deux voies :

Elles pourront supporter au maximum un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 5 m de longueur formant deux angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.

ART. UB.7 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.

7.1 – Implantation par rapport aux limites aboutissant aux voies (limites joignant l'alignement).

7.1.1 – Sur une profondeur maximale de 30 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé (6.1 & 6.2), les constructions peuvent s'implanter en limite ou en retrait.

7.1.1.1 – Si la construction s'implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.1.1.2 – Si la construction ne s'implante pas sur les limites, elle doit respecter une distance minimum suivante :

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Si la façade en retrait n'est pas parallèle à la limite séparative et comporte des baies éclairant des pièces principales :

- Au milieu de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- En tout point de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale au $\frac{3}{4}$ de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies secondaires ou ne comporte pas de baies, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Lorsqu'un bâtiment est implanté sur les limites séparatives joignant l'alignement, les façades perpendiculaires à ces limites peuvent comporter, en retrait des limites et sans conditions de distance, des balcons, avancées partielles et jeux de façade dont la profondeur n'excède pas 1.50m.

7.1.2 – Au delà de la bande de 30 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s'implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l'exception :

- Des constructions s'adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n'excède pas 2.60 mètres.

7.1.3 – Pour les terrains ayant une façade sur le boulevard Gabriel PERI et repérés au plan de zonage (front bâti) :

Sur une profondeur de 12 mètres comptée à partir de l'alignement existant ou projeté, les constructions :

- Doivent s'implanter sur les deux limites si le terrain a une façade sur rue inférieure ou égale à 20 mètres.
- Peuvent s'implanter sur une seule de ces limites dans les autres cas.

Au delà de la bande de 12 mètres définie ci-dessus, les constructions peuvent s'implanter sur les limites ou en retrait.

Les implantations en retrait doivent être conformes au paragraphe 7.1.1.2.

7.2 – Implantation par rapport aux fonds de parcelles (limites de fond).

7.2.1 – Sur une profondeur maximale de 20 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé (6.1 & 6.2), les constructions peuvent s'implanter sur ces limites ou en retrait.

7.2.1.1 – Si la construction s'implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.2.1.2 – Si la construction ne s'implante pas sur les limites, elle doit respecter la distance minimum indiquée au paragraphe 7.1.1.2.

7.2.2 – Au delà de la bande de 20 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s’implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l’exception :

- Des constructions s’adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n’excède pas 2.60 mètres.

7.3 – Lorsqu’il existe sur le terrain des bâtiments protégés au titre de la loi sur les monuments historiques (bâtiments inscrits ou classés),

les constructions peuvent s’implanter en limite ou en retrait sur toute la profondeur du terrain. Si les constructions s’implantent en retrait des limites séparatives, elles doivent respecter les distances minimum indiquées au paragraphe 7.1.1.2. Si les constructions s’implantent sur les limites, les façades sur limites ne doivent pas comporter de baies.

7.4 – Pour les bâtiments existants devant faire l’objet d’une isolation thermique par l’extérieur, l’épaisseur des matériaux d’isolation, finition extérieure comprise, n’est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux limites séparatives, et ce dans la limite de 15 centimètres d’épaisseur supplémentaire.

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.

ART. UB.8 – Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

8.1 – La construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée.

8.2 – S’ils ne sont pas contigus, les bâtiments doivent s’écarter les uns des autres selon la règle suivante :

- Lorsque la façade la plus basse comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Lorsque la façade la plus haute comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus bas au bâtiment le plus haut devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- Dans les autres cas, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Dans le cas de bâtiments annexes ou de garages liés à une habitation principale, le retrait devra être de 2,50 mètres minimum.

Pour les bâtiments existants devant faire l’objet d’une isolation thermique par l’extérieur, l’épaisseur des matériaux d’isolation, finition extérieure comprise, n’est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux bâtiments non contigus en vis-à-vis, et ce dans la limite de 15 centimètres d’épaisseur supplémentaire.

ART. UB.9 – Emprise au sol.

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

9.2 - Cette emprise est portée à 70 % dans le cas de bâtiments dont le rez-de-chaussée est utilisé à 80 % ou plus pour le commerce ou l’activité.

9.3 - La surélévation d’un bâtiment principal existant dont l’emprise au sol est excédentaire peut être autorisée à condition que les bâtiments annexes existants sur le terrain soient supprimés.

9.4 - Pour les immeubles d’habitation de type collectif existants avant la date d’approbation du plan d’occupation des sols et ne respectant pas cet article, une augmentation de 10% de l’emprise au sol existante pourra être admise pour la création d’éléments de confort à usage collectif (chaufferies, cages d’ascenseurs, locaux poubelles, locaux véhicules enfants et vélos, etc.).

9.5 - Pour les terrains ayant une façade sur le boulevard Gabriel PERI et repérés au plan de zonage (front bâti) :

Dans une bande de 20 mètres comptée perpendiculairement par rapport à l'alignement actuel ou projeté, l'emprise au sol maximale est de 100% de la surface du terrain.

Lorsque ces terrains ont une profondeur supérieure à la bande des 20 mètres :

Soit l'emprise au sol est de 100% dans la bande de 20 mètres.

Soit l'emprise maximale est de 60% du terrain ou de 70% lorsque les bâtiments en rez-de-chaussée sont utilisés à 80 % ou plus à usage d'activité ou de commerce.

9.6 – Monuments historiques

Lorsqu'il existe sur le terrain des bâtiments protégés au titre de la loi sur les monuments historiques qui doivent être conservés (bâtiments inscrits ou classés), ils ne sont pas pris en compte dans le calcul de l'emprise au sol.

9.7 – Isolation thermique

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas considérée comme constitutive d'emprise au sol, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

Pour le calcul de l'emprise au sol, la surface de terrain à prendre en compte est celle obtenue après déduction des surfaces destinées à être cédées au titre de l'article R.332-15 du Code de l'Urbanisme.

9.8 – Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100%.

ART. UB.10 – Hauteur maximum.

10.1 – Compte tenu des voies adjacentes :

10.1.1 - Pour les terrains ayant une façade sur le boulevard Gabriel PERI et repérés au plan de zonage (front bâti) :

La hauteur en tout point du bâtiment à construire doit être au plus égale à la distance horizontale séparant ce point de l'alignement opposé, existant ou projeté, augmentée de 2 mètres ($H = L+2$).

A l'angle des îlots limités par des voies d'inégales largeurs, la hauteur maximale des constructions édifiées en bordure de la voie la moins large peut être identique à celle autorisée en bordure de la voie la plus large et ce sur une distance au plus égale à 20 mètres comptée à partir de l'alignement actuel ou futur de la voie la plus large.

10.1.2 - Dans le reste de la zone :

La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire à tout point de l'alignement opposé, existant ou projeté, doit être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel.

10.2 – Compte tenu du plafond de la zone :

La hauteur maximale des constructions, hormis les installations techniques en toiture, est fixée à **20 m au faitage**.

Les installations techniques sur toiture sont autorisées dans la limite de 3m supplémentaires à condition qu'elles soient reculées de la façade d'une distance au moins égale à leur hauteur. Ces conditions de recul et de hauteur ne s'appliquent pas aux installations liées à l'utilisation des énergies renouvelables.

10.3 – Mesure de la hauteur :

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel avant tous travaux d'affouillement ou d'exhaussement.

Sur les terrains en pente, la hauteur mesurée est la différence d'altitude entre le point le plus élevé du bâtiment et la cote moyenne du terrain d'emprise de la construction.

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

ART. UB.11 – Aspect extérieur et clôtures.

11.1 - Matériaux.

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 constructions et sur les clôtures.

Les enduits ciment non teintés sont interdits.

Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné, plastique ondulé et fibrociment sont interdites.

11.2 - Façades.

Les façades sur rue ne doivent pas être aveugles, sauf s'il s'agit d'annexes. Les façades latérales et postérieures doivent être traitées avec le même soin que les façades sur rue et en harmonie avec elles.

11.3 - Clôtures.

Les clôtures sur voie doivent être implantées à l'alignement existant ou projeté. Leur hauteur totale ne peut excéder 2,50 mètres. Elles ne doivent pas comporter de partie pleine à plus de 1 mètre, à l'exception :

- Des portails et portillons dont la partie pleine peut être portée à 2 mètres.
- Des travées avec festonnage dont la partie pleine peut être portée à 1,50 mètres.

11.4 - Toitures.

Pour toutes les toitures, l'impact visuel des installations techniques devra être réduit au maximum. En outre, les équipements installés en vue de l'utilisation des énergies renouvelables (panneaux solaires, photovoltaïques, chauffes eau solaires, ...) devront s'intégrer à la toiture et à l'architecture générale du bâtiment ou être invisibles de la rue.

ART. UB.12 – Stationnement.

Lors de toute opération de construction neuve, d'extension ou de changement de destination de locaux, des aires de stationnement doivent être réalisées selon les normes et caractéristiques suivantes :

12.1 – Normes de stationnement.

12.1.1. Pour les constructions neuves :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE DE PLACES
Logements de moins de 100 m ² de Surface de Plancher (5)	1 place
Logements de 100 m ² de Surface de Plancher et plus (5)	2 places
Résidences et foyers de personnes âgées	1 place pour 10 chambres ou 10 lits
Résidences et foyers de travailleurs et étudiants (2)	1 place pour 4 chambres ou 4 lits
Marchés (3)	70 % de la Surface de Plancher
Bureaux (3)	60 % de la Surface de Plancher
Équipements (1 & 3)	30 % de la Surface de Plancher

Activités, ateliers, dépôts (3 & 4)	30 % de la Surface de Plancher avec 1 place minimum
Commerces d'une surface inférieure à 300 m ² de Surface de Plancher. (3 & 4)	30 % de la Surface de Plancher avec 1 place minimum
Commerces de 300m ² de Surface de Plancher et plus (3 & 4)	60 % de la Surface de Plancher.
Hôpitaux et cliniques (1 & 3)	40 % de la Surface de Plancher.
Hôtels (1)	50 % de la Surface de Plancher dont 12 % affectés au stationnement des autocars avec un minimum d'une place
Salles de spectacles, de culte et de réunions (1 & 2)	1 place pour 10 personnes.
Stades (1 & 3)	10 % de la surface du terrain.
Piscine, patinoire (1& 3)	100 % de la surface du terrain.
Enseignement supérieur (1 & 2)	1 place pour 7 élèves
Enseignement primaire et secondaire (1 & 2)	1 place par classe
<u>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u>	<u>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.</u>

(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces surfaces minimales pourront varier de 30% compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.

(2) Ces établissements doivent comporter une aire de stationnement pour les deux roues (1 m² pour 10 élèves ou personnes).

(3) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de stationnement pour deux roues dans une proportion de 4% de la surface totale de stationnement créé.

(4) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de livraison de 50 m² minimum.

(5) Les immeubles collectifs de plus de 10 logements doivent comporter une aire de stationnement couverte pour les deux roues à raison de 0.50 m² par logement.

Les catégories de bureaux, commerces et activités sont répertoriées en annexe 2.

Lorsque la surface de stationnement est déterminée en pourcentage de surface de plancher, le nombre minimum de places à créer est calculé par rapport à une surface moyenne de stationnement de 28 m² par place.

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

Règle d'arrondi : l'unité inférieure est utilisée jusqu'à l'arrondi de 0.49, l'unité supérieure à partir de l'arrondi 0.50.

12.1.2. Pour les extensions de constructions existantes :

Pour les bâtiments existants à usage d'habitation, les normes définies à l'article 12.1.1 seront divisées par deux. La surface à prendre en compte pour le calcul des besoins en stationnement est la surface de plancher totale après travaux.

Pour les aménagements de bâtiments existants à autre usage, les normes définies à l'article 12.1.1 s'appliquent au prorata de la surface de plancher créée.

12.1.3. Pour les changements de destination des constructions

En cas de changement de destination des locaux, les normes ci-dessus seront divisées par deux. La surface à prendre en compte pour le calcul des besoins en stationnement est la surface de plancher totale après aménagement

12.1.4. Pour les nouvelles constructions ou extensions de bâtiments à usage militaire dans la zone UB.a, il n'est pas exigé de place de stationnement.

12.2 – Caractéristiques des aires de stationnement.

Les places commandées ne sont autorisées que pour le stationnement lié à l'habitation et à condition que le nombre de places de stationnement directement accessibles soit au moins égal au nombre de logements.

12.2.1 Dimension des places :

Longueur : 5.00 mètres
Largeur : 2.50 mètres
Dégagement : 6.00 mètres

12.2.2 Rampes d'accès des parcs de stationnement collectifs :

La largeur des rampes d'accès ne doit pas être inférieure aux normes suivantes:

- Parcs desservant jusqu'à 50 véhicules :
- Rampes à sens unique alterné : 3.50 mètres
 - Rampes à double sens : 4.00 mètres.
- Parcs desservant plus de 50 véhicules :
- Rampes à double sens : 6.00 mètres.

Ces rampes ne doivent pas entraîner de modification dans le niveau du trottoir. Leur pente dans les 5 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 5 % sauf dans le cas d'impossibilité technique. Leur rayon intérieur ne peut être inférieur à 5 mètres. Le rayon extérieur devra être égal au rayon intérieur augmenté d'une largeur de 3.50 mètres pour une rampe à sens unique ou de 6 mètres pour une rampe à double sens sans

pour autant descendre au-dessous de 9.50 m ou de 12 m dans chacun des cas.

12.2.3. Localisation :

Une proportion de 50% au moins des surfaces totales de stationnement devra être réalisée dans des constructions en rez-de-chaussée ou en sous-sol.

Lorsque les besoins en stationnement couvert sont supérieurs à 9 places, celles-ci doivent être réalisées en sous-sol en totalité.

Des écrans boisés seront aménagés autour des aires de stationnement aérien de plus de 2 places.

12.3 – Règle particulière.

Si pour des raisons d'ordre technique, urbanistique ou architectural, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnements prévues ci-dessus, le constructeur peut être autorisé :

- A réaliser ces aires sur un terrain lui appartenant et situé dans un rayon de 300 mètres du premier,
- A acquérir les places manquantes dans un parc situé dans un rayon de 300 mètres,
- A solliciter l'application du 3ème alinéa de l'article L.421-3 du Code de l'Urbanisme (concession à long terme dans un parc public de stationnement situé dans un rayon de 300 mètres ou participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement).

ART. UB.13 – Espaces libres et plantations

13.1- Espaces verts.

Les projets de construction doivent être étudiés dans le sens d'une conservation optimale des plantations existantes.

75% de la surface du terrain, déduction faite :

- de l'emprise des constructions.
- des surfaces destinées à être cédées au titre de l'article R.332-15 du code de l'urbanisme.
- des voies internes nécessaires à l'accessibilité des handicapés et des engins de lutte contre l'incendie.

- des éléments non bâtis protégés au titre de la loi sur les monuments historiques tels que perrons, cours pavées, fontaines, etc...
- pour les bâtiments existants, de l'épaisseur des isolations thermiques par l'extérieur finition extérieure comprise, jusqu'à 15 centimètres d'épaisseur.

devra être aménagée en jardin planté en pleine terre.

Pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature requièrent de grands espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles ou dalles de sport), ce pourcentage peut être ramené à 25%.

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

Est considéré comme jardin en pleine terre toute surface non réservée au stationnement et couverte de terre végétale sur une épaisseur minimum de 60 cm. Les jardins en pleine terre peuvent également comporter des allées et des terrasses en bois sans fondations lourdes et des aires de jeux pour enfants. Ce jardin, si sa surface est égale ou supérieure à 40 m², comportera des arbres à haute tige à raison d'un arbre minimum par tranche de 100 m² de jardin.

13.2 – Aires de jeux.

Les immeubles d'habitation de type collectif de plus de 10 logements doivent disposer, si les espaces libres sont de dimensions suffisantes, d'une aire de jeux pour enfants d'une surface de 5m² par logement.

13.3 - Espaces boisés classés.

Ces espaces sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 à L.130-6 et R.130-2 et suivants du code de l'urbanisme.

POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL.

ART. UB.14 – Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.).

14.1 – les différentes valeurs du C.O.S. sont indiquées au plan et figurent dans le tableau suivant :

SECTEURS	C.O.S.		
	Habitation	Bureaux, hôtels, activités et commerces	Total
U.B.a	0.4	2	2
U.B.b	1	2	2
U.B.c	0.7	2	2
U.B.d	0.1	2	2

Les catégories de bureaux, commerces et activités sont répertoriées en annexe 2.

14.2 - Pour les constructions ou aménagements d'équipements scolaires, sanitaires ou socioculturels d'intérêt public ou du réseau de transport public du Grand Paris, le C.O.S. n'est pas applicable.

14.3 – Changements de destination de locaux.

Tout changement de destination de locaux est soumis au respect des dispositions de l'article 14 appliquées à l'unité foncière.

14.4 – Pour les terrains ayant une façade sur le boulevard Gabriel Péri et repérés au plan de zonage (front bâti)

Dans la bande des 20 mètres comptée perpendiculairement par rapport à l'alignement actuel ou projeté, il n'est pas défini de C.O.S. Les droits de construire résultent de l'application des articles 5 à 13 du règlement.

Lorsque ces terrains ont une profondeur supérieure à la bande des 20 mètres, le C.O.S. applicable résulte :

- De l'application des articles 5 à 13 dans la bande de 20 mètres de front bâti sans possibilité de transfert des droits ainsi générés sur le reste du terrain.
- De l'application du C.O.S. de la zone sur la surface de terrain situé au delà de la bande de 20 mètres de front bâti.

Sur les terrains où il existe des bâtiments ou parties de bâtiments à usage économique (commerces, activités, bureaux), les projets doivent garantir au minimum le maintien ou le remplacement de ces surfaces initiales à usage économique, dans la limite des nouvelles règles édictées.

ART. UB.15 – Dépassement du coefficient d'occupation du sol.

Le dépassement du C.O.S. fixé à l'article 14 n'est pas autorisé.

ZONE UC

Il s'agit d'une zone à caractère d'habitat de type collectif assez dense où les bâtiments relativement hauts sont construits en ordre discontinu.

Elle se subdivise en deux secteurs :

- ❖ **UC.a**, secteur d'habitat collectif dense accompagné d'espaces verts situé dans les parties centre et nord de la commune.
- ❖ **UC.b**, secteur d'habitat collectif assez dense accompagné de grands espaces verts et situé dans la partie sud de la commune.

NATURE DE L'OCCUPATION & DE L'UTILISATION DU SOL

ART. UC.1 - Occupations et utilisations du sol admises.

1.1 - Sont admis :

Les constructions à usage :

- d'habitation
- de commerce et d'artisanat
- d'activités
- de bureaux et de services
- industriel
- hôtelier
- d'équipement collectif
- de stationnement

sous réserve des conditions spéciales énoncées au paragraphe 1.2 ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 2.

Les installations et travaux divers, sous réserve des conditions spéciales énoncées au paragraphe 1.2 ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 2.

1.2 - Sont admis sous conditions spéciales.

L'extension et la modification des installations classées soumises à autorisation existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances et que toutes dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans les milieux environnants.

L'implantation des installations classées soumises à déclaration :

- à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone.
- à condition que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants.

Dans les parties de la zone où figurent d'anciennes carrières, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part de l'Inspection Générale des Carrières. La construction peut, si elle est autorisée, être subordonnée à des conditions spéciales.

Le long des voies indiquées au plan "servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur", les façades des bâtiments destinés à l'habitation et si elles sont exposées au bruit direct de la voie doivent bénéficier d'un isolement suffisant en fonction du type de voie, du nombre de files de circulation, du type d'urbanisme, de la distance à la voie, de la hauteur des constructions.

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie. Les règles applicables sont celles définies par l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitations dans les secteurs affectés par le bruit.

ART. UC.2 - Occupations et utilisations du sol interdites.

2.1 – Sont interdits :

L'implantation des installations classées soumises à autorisation, sauf les chaufferies d'immeubles, les dépôts d'hydrocarbures, les garages et les parcs de stationnement.

Les dépôts non couverts de ferrailles, de véhicules, de matériaux, de déchets ainsi que les entreprises de cassage de voitures.

Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations de carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.

Les terrains de camping.

Les coupes et abattages d'arbres dans les espaces boisés classés.

CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL.

ART. UC.3 – Accès et voirie.

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

La largeur de ces voies d'accès ne peut en aucun cas être inférieure à 2,50 mètres.

Pour les lotissements, divisions et opérations groupées :

Les nouvelles voies d'accès ainsi que nouvelles voies de desserte interne doivent avoir une largeur minimale de 3,50 mètres.

Lorsqu'elles se terminent en impasse, elles doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

Pour chaque propriété, les possibilités d'accès carrossable à la voie sont limitées à un accès par tranche de 30 mètres de façade.

Cette tranche peut être réduite lorsque la création d'une aire de livraison est imposée au titre de l'article 12 du règlement.

ART. UC.4 - Desserte par les réseaux.

4.1 – Eau.

Le branchement sur le réseau d'eau existant est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau potable.

4.2 – Assainissement.

Pour les constructions et installations nouvelles, à l'intérieur d'une même propriété, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être recueillies séparément.

4.2.1- Eaux usées.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement et doivent notamment faire l'objet d'un traitement préalable.

4.2.2- Eaux pluviales.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

En cas d'existence d'un réseau collecteur des eaux pluviales, les aménagements réalisés sur un terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau.

En cas d'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au bon écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain conformément aux dispositions du règlement communal d'assainissement.

ART. UC.5 - Surface et forme des terrains.

5.1 – Terrains existants à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) :

Il n'est fixé aucune règle relative aux caractéristiques des terrains.

5.2 – Terrains provenant de divisions parcellaires postérieurement à la date d'approbation du plan d'occupation des sols (29 avril 1983) :

Pour être constructibles, les terrains devront présenter les caractéristiques minimales suivantes :

- surface : 650 m²
- doivent pouvoir contenir un carré de 20 m x 20 m.

ART. UC.6 - Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées.

6.1 - Aucune construction n'est autorisée dans les marges de reculement suivantes :

- Rue Alexis MARTIN – 7m de l'axe de la voie.

à l'exception :

- Des clôtures qui doivent être implantées à l'alignement existant ou projeté.
- Des saillies suivantes : Marquises ; perrons ; escaliers extérieurs ; débords de toiture ; balcons situés à plus de 3m du sol. Ces saillies ne doivent pas dépasser un mètre de profondeur.
- Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

6.2 - Pour le reste de la zone :

Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. Il est souhaitable qu'elles soient implantées de façon à assurer la continuité avec les volumes bâtis contigus en bon état.

6.3 - Saillies sur alignement :

Il sera fait application du règlement du gestionnaire du domaine public concerné.

6.4 - Propriétés situées à l'angle de deux voies :

Elles pourront supporter au maximum un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 5 m de longueur formant deux angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.

ART. UC.7 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.

7.1 – Implantation par rapport aux limites aboutissant aux voies (limites joignant l'alignement).

7.1.1 – Sur une profondeur maximale de 30 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé (6.1), les constructions peuvent s'implanter en limite ou en retrait.

7.1.1.1 – Si la construction s'implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.1.1.2 – Si la construction ne s’implante pas sur les limites, elle doit respecter une distance minimum suivante :

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Si la façade en retrait n’est pas parallèle à la limite séparative et comporte des baies éclairant des pièces principales :

- Au milieu de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- En tout point de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale au ¼ de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies secondaires ou ne comporte pas de baies, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Lorsqu’un bâtiment est implanté sur les limites séparatives joignant l’alignement, les façades perpendiculaires à ces limites peuvent comporter, en retrait des limites et sans conditions de distance, des balcons, avancées partielles et jeux de façade dont la profondeur n’excède pas 1.50m.

7.1.2 – Au delà de la bande de 30 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s’implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l’exception :

- Des constructions s’adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n’excède pas 2.60 mètres.

7.2 – Implantation par rapport aux fonds de parcelles (limites de fond).

7.2.1 – Sur une profondeur maximale de 20 mètres comptée à partir de l’alignement ou du reculement imposé (6.1), les constructions peuvent s’implanter sur ces limites ou en retrait.

7.2.1.1 – Si la construction s’implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.2.1.2 – Si la construction ne s’implante pas sur les limites, elle doit respecter la distance minimum indiquée au paragraphe 7.1.1.2

7.2.2 – Au delà de la bande de 20 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s’implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l’exception :

- Des constructions s’adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n’excède pas 2.60 mètres.

7.3 – Lorsqu’il existe sur le terrain des bâtiments protégés au titre de la loi sur les monuments historiques (bâtiments inscrits ou classés),

les constructions peuvent s’implanter en limite ou en retrait sur toute la profondeur du terrain. Si les constructions s’implantent en retrait des limites séparatives, elles doivent respecter les distances minimum indiquées au paragraphe 7.1.1.2. Si les constructions s’implantent sur les limites, les façades sur limites ne doivent pas comporter de baies.

7.4 – Pour les bâtiments existants devant faire l’objet d’une isolation thermique par l’extérieur,

l’épaisseur des matériaux d’isolation, finition extérieure comprise, n’est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux limites séparatives, et ce dans la limite de 15 centimètres d’épaisseur supplémentaire.

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.

ART. UC.8 – Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

8.1 – La construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée.

8.2 – S’ils ne sont pas contigus, les bâtiments doivent s’écarter les uns des autres selon la règle suivante :

- Lorsque la façade la plus basse comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Lorsque la façade la plus haute comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus bas au bâtiment le plus haut devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- Dans les autres cas, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Dans le cas de bâtiments annexes ou de garages liés à une habitation principale, le retrait devra être de 2,50 mètres minimum.

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux bâtiments non contigus en vis-à-vis, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

ART. UC.9 – Emprise au sol.

9.1 – L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 40 % de la superficie du terrain.

9.2 - Cette emprise est portée à 50 % dans le cas de bâtiments dont le rez-de-chaussée est utilisé à 80 % ou plus pour le commerce ou l'activité.

9.3 - La surélévation d'un bâtiment principal existant dont l'emprise au sol est excédentaire peut être autorisée à condition que les bâtiments annexes existants sur le terrain soient supprimés.

9.4 - Pour les immeubles d'habitation de type collectif existants avant la date d'approbation du plan d'occupation des sols et ne respectant pas cet article, une augmentation de 10% de l'emprise au sol existante pourra être admise pour la création d'éléments de confort à usage collectif (chaufferies, cages d'ascenseurs, locaux poubelles, locaux véhicules enfants et vélos, etc.).

9.5 - Monuments historiques

Lorsqu'il existe sur le terrain des bâtiments protégés au titre de la loi sur les monuments historiques qui doivent être conservés (bâtiments inscrits ou classés), ils ne sont pas pris en compte dans le calcul de l'emprise au sol.

9.6 - Equipements d'intérêt général

Cette emprise est portée à 60% pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature ont besoin de surfaces importantes à rez-de-chaussée (par exemple les établissements d'enseignement ou de santé, les crèches).

Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100%.

9.5 – Isolation thermique

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas considérée comme constitutive d'emprise au sol, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

Pour le calcul de l'emprise au sol, la surface de terrain à prendre en compte est celle obtenue après déduction des surfaces destinées à être cédées au titre de l'article R.332-15 du Code de l'Urbanisme.

ART. UC.10 – Hauteur maximum.

10.1 – Compte tenu des voies adjacentes :

La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire à tout point de l'alignement opposé, existant ou projeté, doit être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel.

10.2 – Compte tenu du plafond de la zone :

La hauteur maximale des constructions, hormis les installations techniques en toiture, est fixée à **20 m au faitage**.

Les installations techniques sur toiture sont autorisées dans la limite de 3m supplémentaires à condition qu'elles soient reculées de la façade d'une distance au moins égale à leur hauteur. Ces conditions de recul et de hauteur ne s'appliquent pas aux installations liées à l'utilisation des énergies renouvelables.

10.3 – Mesure de la hauteur :

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel avant tous travaux d'affouillement ou d'exhaussement.

Sur les terrains en pente, la hauteur mesurée est la différence d'altitude entre le point le plus élevé du bâtiment et la cote moyenne du terrain d'emprise de la construction.

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

ART. UC.11 – Aspect extérieur et clôtures.

11.1 - Matériaux.

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 constructions et sur les clôtures.

Les enduits ciment non teintés sont interdits.

Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné, plastique ondulé et fibrociment sont interdites.

11.2 - Façades.

Les façades sur rue ne doivent pas être aveugles, sauf s'il s'agit d'annexes. Les façades latérales et postérieures doivent être traitées avec le même soin que les façades sur rue et en harmonie avec elles.

11.3 - Clôtures.

Les clôtures sur voie doivent être implantées à l'alignement existant ou projeté. Leur hauteur totale ne peut excéder 2,50 mètres.

Elles ne doivent pas comporter de partie pleine à plus de 1 mètre, à l'exception :

- Des portails et portillons dont la partie pleine peut être portée à 2 mètres.
- Des travées avec festonnage dont la partie pleine peut être portée à 1,50 mètres.

11.4 - Toitures.

Pour toutes les toitures, l'impact visuel des installations techniques devra être réduit au maximum. En outre, les équipements installés en vue de l'utilisation des énergies renouvelables (panneaux solaires, photovoltaïques, chauffes eau solaires, ...) devront s'intégrer à la toiture et à l'architecture générale du bâtiment ou être invisibles de la rue.

ART. UC.12 – Stationnement.

Lors de toute opération de construction neuve, d'extension ou de changement de destination de locaux, des aires de stationnement doivent être réalisées selon les normes et caractéristiques suivantes :

12.1 – Normes de stationnement.

12.1.1. Pour les constructions neuves :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE DE PLACES
Logements de moins de 100 m ² de Surface de Plancher (5)	1 place 2 places
Logements de 100 m ² de Surface de Plancher et plus (5)	
Résidences et foyers de personnes âgées	1 place pour 10 chambres ou 10 lits
Résidences et foyers de travailleurs et étudiants (2)	1 place pour 4 chambres ou 4 lits
Marchés (3)	70 % de la Surface de Plancher
Bureaux (3)	60 % de la Surface de Plancher
Equipements (1 & 3)	30 % de la Surface de Plancher
Activités, ateliers, dépôts (3 & 4)	30 % de la Surface de Plancher avec 1 place minimum
Commerces d'une surface inférieure à 300 m ² de Surface de Plancher. (3 & 4)	30 % de la Surface de Plancher avec 1 place minimum
Commerces de 300m ² de Surface de Plancher et plus (3 & 4)	60 % de la Surface de Plancher.
Hôpitaux et cliniques (1 & 3)	40 % de la Surface de Plancher.
Hôtels (1)	50 % de la Surface de Plancher dont 12 % affectés au stationnement des autocars avec un minimum d'une place
Salles de spectacles, de culte et de réunions (1 & 2)	1 place pour 10 personnes.
Stades (1 & 3)	10 % de la surface du terrain.
Piscine, patinoire (1 & 3)	100 % de la surface du terrain.
Enseignement supérieur (1 & 2)	1 place pour 7 élèves
Enseignement primaire et secondaire (1 & 2)	1 place par classe
<u>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u>	<u>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.</u>

(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces surfaces minimales pourront varier de 30% compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.

(2) Ces établissements doivent comporter une aire de stationnement pour les deux roues (1 m² pour 10 élèves ou personnes).

(3) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de stationnement pour deux roues dans une proportion de 4% de la surface totale de stationnement créé.

(4) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de livraison de 50 m² minimum.

(5) Les immeubles collectifs de plus de 10 logements doivent comporter une aire de stationnement couverte pour les deux roues à raison de 0.50 m² par logement.

Les catégories de bureaux, commerces et activités sont répertoriées en annexe 2.

Lorsque la surface de stationnement est déterminée en pourcentage de surface de plancher, le nombre minimum de places à créer est calculé par rapport à une surface moyenne de stationnement de 28 m² par place.

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

Règle d'arrondi : l'unité inférieure est utilisée jusqu'à l'arrondi de 0.49, l'unité supérieure à partir de l'arrondi 0.50.

12.1.2. Pour les extensions de constructions existantes :

Pour les bâtiments existants à usage d'habitation, les normes définies à l'article 12.1.1 seront divisées par deux. La surface à prendre en compte pour le calcul des besoins en stationnement est la surface de plancher totale après travaux.

Pour les aménagements de bâtiments existants à autre usage, les normes définies à l'article 12.1.1 s'appliquent au prorata de la surface de plancher créée.

12.1.3. Pour les changements de destination des constructions

En cas de changement de destination des locaux, les normes ci-dessus seront divisées par deux. La surface à prendre en compte pour le calcul des besoins en stationnement est la surface de plancher totale après aménagement

12.2 – Caractéristiques des aires de stationnement.

Les places commandées ne sont autorisées que pour le stationnement lié à l'habitation et à condition que le nombre de places de stationnement directement accessibles soit au moins égal au nombre de logements.

12.2.1 Dimension des places :

Longueur : 5.00 mètres
Largeur : 2.50 mètres
Dégagement : 6.00 mètres

12.2.2 Rampes d'accès des parcs de stationnement collectifs :

La largeur des rampes d'accès ne doit pas être inférieure aux normes suivantes:

- Parcs desservant jusqu'à 50 véhicules :
 - Rampes à sens unique alterné : 3.50 mètres
 - Rampes à double sens : 4.00 mètres.
- Parcs desservant plus de 50 véhicules :
 - Rampes à double sens : 6.00 mètres.

Ces rampes ne doivent pas entraîner de modification dans le niveau du trottoir. Leur pente dans les 5 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 5 % sauf dans le cas d'impossibilité technique. Leur rayon intérieur ne peut être inférieur à 5 mètres. Le rayon extérieur devra être égal au rayon intérieur augmenté d'une largeur de 3.50 mètres pour une rampe à sens unique ou de 6 mètres pour une rampe à double sens sans pour autant descendre au-dessous de 9.50 m ou de 12 m dans chacun des cas.

12.2.3. Localisation :

Une proportion de 50% au moins des surfaces totales de stationnement devra être réalisée dans des constructions en rez-de-chaussée ou en sous-sol.

Lorsque les besoins en stationnement couvert sont supérieurs à 9 places, celles-ci doivent être réalisées en sous-sol en totalité.

Des écrans boisés seront aménagés autour des aires de stationnement aérien de plus de 2 places.

12.3 – Règle particulière.

Si pour des raisons d'ordre technique, urbanistique ou architectural, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnements prévues ci-dessus, le constructeur peut être autorisé :

- A réaliser ces aires sur un terrain lui appartenant et situé dans un rayon de 300 mètres du premier,
- A acquérir les places manquantes dans un parc situé dans un rayon de 300 mètres,
- A solliciter l'application du 3ème alinéa de l'article L.421-3 du Code de l'Urbanisme (concession à long terme dans un parc public de stationnement situé dans un rayon de 300 mètres ou participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement).

ART. UC.13 – Espaces libres et plantations

13.1- Espaces verts.

Les projets de construction doivent être étudiés dans le sens d'une conservation optimale des plantations existantes.

75% de la surface du terrain, déduction faite :

- de l'emprise des constructions.
- des surfaces destinées à être cédées au titre de l'article R.332-15 du code de l'urbanisme.
- des voies internes nécessaires à l'accessibilité des handicapés et des engins de lutte contre l'incendie.
- des éléments non bâtis protégés au titre de la loi sur les monuments historiques tels que perrons, cours pavées, fontaines, etc...
- pour les bâtiments existants, de l'épaisseur des isolations thermiques par l'extérieur finition extérieure comprise, jusqu'à 15 centimètres d'épaisseur. devra être aménagée en jardin planté en pleine terre.

Pour les équipements d'intérêt général qui par leur nature requièrent de grands espaces libres non plantés (exemple : cours d'écoles ou dalles de sport), ce pourcentage peut être ramené à 25%.

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

Est considéré comme jardin en pleine terre toute surface non réservée au stationnement et couverte de terre végétale sur une épaisseur minimum de 60 cm. Les jardins en pleine terre peuvent également comporter des allées et des terrasses en bois sans fondations lourdes et des aires de jeux pour enfants. Ce jardin, si sa surface est égale ou supérieure à 40 m², comportera des arbres à haute tige à raison d'un arbre minimum par tranche de 100 m² de jardin.

13.2 – Aires de jeux.

Les immeubles d'habitation de type collectif de plus de 10 logements doivent disposer, si les espaces libres sont de dimensions suffisantes, d'une aire de jeux pour enfants d'une surface de 5m² par logement.

13.3 - Espaces boisés classés.

Ces espaces sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 à L.130-6 et R.130-2 et suivants du code de l'urbanisme.

POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL.

ART. UC.14 – Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.).

14.1 – les différentes valeurs du C.O.S. sont indiquées au plan et figurent dans le tableau suivant :

SECTEURS	C.O.S.		
	Habitation Bureaux	Hôtels, activités et commerces	Total
U.C.a	1.3	1.6	1.6
U.C.b	1	1.3	1.3

Les catégories de bureaux, commerces et activités sont répertoriées en annexe 2.

14.2 - Pour les constructions ou aménagements d'équipements scolaires, sanitaires ou socioculturels d'intérêt public, le C.O.S. n'est pas applicable.

14.3 – Changements de destination de locaux.

Tout changement de destination de locaux est soumis au respect des dispositions de l'article 14 appliquées à l'unité foncière.

ART. UC.15 – Dépassement du coefficient d'occupation du sol.

Le dépassement du C.O.S. fixé à l'article 14 n'est pas autorisé.

ZONE UE

Il s'agit d'une zone regroupant les espaces verts d'accompagnement, les parcs et jardins accessibles au public, la coulée verte, les stades et le cimetière. Ces espaces paysagers font l'objet de mesures spécifiques de protection.

NATURE DE L'OCCUPATION & DE L'UTILISATION DU SOL

Art. UE.1 - Occupations et utilisations du sol admises.

1.1 - Sont admis :

- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation, la maintenance, le gardiennage ou l'animation de ces espaces.
- Les constructions à usage d'équipement collectif.
- Les installations et travaux divers.

sous réserve des conditions spéciales énoncées au paragraphe 1.2 ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 2.

1.2 - Sont admis sous conditions spéciales.

L'extension et la modification des installations classées soumises à autorisation existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances et que toutes dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans les milieux environnants.

L'implantation des installations classées soumises à déclaration :

- à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone.
- à condition que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants.

Dans les parties de la zone où figurent d'anciennes carrières, les projets de construction font l'objet d'un avis de la part de l'Inspection Générale des Carrières. La construction peut, si elle est autorisée, être subordonnée à des conditions spéciales.

Le long des voies indiquées au plan "servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur", les façades des bâtiments destinés à l'habitation et si elles sont exposées au bruit direct de la voie doivent bénéficier d'un isolement suffisant en fonction du type de voie,

du nombre de files de circulation, du type d'urbanisme, de la distance à la voie, de la hauteur des constructions.

Les prescriptions d'isolement acoustique sont réduites pour les façades de ces mêmes bâtiments lorsqu'elles sont exposées indirectement au bruit de la voie. Les règles applicables sont celles définies par l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitations dans les secteurs affectés par le bruit.

ART. UE.2 - Occupations et utilisations du sol interdites.

2.1 – Sont interdits :

Les constructions de quelque destination que ce soit non admises à l'article UE.1.

Les constructions et installations susceptibles de compromettre la conservation ou le fonctionnement de la piste cyclable et du cheminement piéton de la coulée verte référencés au plan de zonage « Piste cyclable à conserver ».

L'implantation des installations classées soumises à autorisation, sauf les chaufferies d'immeubles, les dépôts d'hydrocarbures, les garages et les parcs de stationnement.

Les dépôts non couverts de ferrailles, de véhicules, de matériaux, de déchets ainsi que les entreprises de cassage de voitures.

Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations de carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.

Les coupes et abattages d'arbres dans les espaces boisés classés.

CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL.

ART. UE.3 – Accès et voirie.

Les constructions doivent être accessibles d'une voie carrossable publique ou privée en bon état de viabilité et présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et la protection civile.

Les accès carrossables à la voie doivent être conçus de façon à s'harmoniser avec l'environnement paysager et dans le souci d'une conservation maximale des végétaux existants.

ART. UE.4 - Desserte par les réseaux.

4.1 – Eau.

Le branchement sur le réseau d'eau existant est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau potable.

4.2 – Assainissement.

Pour les constructions et installations nouvelles, à l'intérieur d'une même propriété, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être recueillies séparément.

4.2.1- Eaux usées.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement et doivent notamment faire l'objet d'un traitement préalable.

4.2.2- Eaux pluviales.

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire et doit être exécuté conformément aux modalités définies par le règlement communal ou départemental d'assainissement.

En cas d'existence d'un réseau collecteur des eaux pluviales, les aménagements réalisés sur un terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau.

En cas d'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au bon écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain conformément aux dispositions du règlement communal d'assainissement.

ART. UE.5 - Surface et forme des terrains.

Il n'est fixé aucune règle relative aux caractéristiques des terrains.

ART. UE.6 - Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées.

Les constructions pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. Il est souhaitable qu'elles soient implantées de façon à assurer la continuité avec les volumes bâtis contigus en bon état.

Pour les saillies sur alignement, il sera fait application du règlement du gestionnaire du domaine public concerné.

ART. UE.7 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.

7.1 – Implantation par rapport aux limites aboutissant aux voies (limites joignant l'alignement).

7.1.1 – Sur une profondeur maximale de 30 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé, les constructions peuvent s'implanter en limite ou en retrait.

7.1.1.1 – Si la construction s'implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.1.1.2 – Si la construction ne s'implante pas sur les limites, elle doit respecter une distance minimum suivante :

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Si la façade en retrait n'est pas parallèle à la limite séparative et comporte des baies éclairant des pièces principales :

- Au milieu de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- En tout point de la façade, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale au $\frac{3}{4}$ de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

- Lorsque la façade en retrait comporte des baies secondaires ou ne comporte pas de baies, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Lorsqu'un bâtiment est implanté sur les limites séparatives joignant l'alignement, les façades perpendiculaires à ces limites peuvent comporter, en retrait des limites et sans conditions de distance, des balcons, avancées partielles et jeux de façade dont la profondeur n'excède pas 1.50m.

7.1.2 – Au delà de la bande de 30 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s'implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l'exception :

- Des constructions s'adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n'excède pas 2.60 mètres.

7.2 – Implantation par rapport aux fonds de parcelles (limites de fond).

7.2.1 – Sur une profondeur maximale de 20 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé, les constructions peuvent s'implanter sur ces limites ou en retrait.

7.2.1.1 – Si la construction s'implante sur les limites, la façade ne doit pas comporter de baies.

7.2.1.2 – Si la construction ne s'implante pas sur les limites, elle doit respecter la distance minimum indiquée au paragraphe 7.1.1.2.

7.2.2 – Au delà de la bande de 20 mètres définie ci-dessus, les constructions doivent s’implanter en retrait conformément au paragraphe 7.1.1.2, à l’exception :

- Des constructions s’adossant à une autre construction sur le terrain voisin de dimension égale ou supérieure et en bon état.
- Des abris de jardins et garages dont la hauteur n’excède pas 2.60 mètres.

7.3 – Lorsqu’il existe sur le terrain des bâtiments protégés au titre de la loi sur les monuments

historiques (bâtiments inscrits ou classés), les constructions peuvent s’implanter en limite ou en retrait sur toute la profondeur du terrain. Si les constructions s’implantent en retrait des limites séparatives, elles doivent respecter les distances minimum indiquées au paragraphe 7.1.1.2. Si les constructions s’implantent sur les limites, les façades sur limites ne doivent pas comporter de baies.

7.4 – Pour les bâtiments existants devant faire l’objet d’une isolation thermique par l’extérieur, l’épaisseur des matériaux d’isolation, finition extérieure comprise, n’est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux limites séparatives, et ce dans la limite de 15 centimètres d’épaisseur supplémentaire.

ART. UE.8 – Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

8.1 – La construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée.

8.2 – S’ils ne sont pas contigus, les bâtiments doivent s’écarter les uns des autres selon la règle suivante :

- Lorsque la façade la plus basse comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.

- Lorsque la façade la plus haute comporte des baies éclairant des pièces principales, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus bas au bâtiment le plus haut devra être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 6 mètres.
- Dans les autres cas, la distance comptée horizontalement entre tout point du bâtiment le plus haut au bâtiment le plus bas devra être au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel avec un minimum de 3 mètres.

Lorsque les bâtiments non contigus sont à usage d’équipement, il n’est pas défini de règle de retrait.

Pour les bâtiments existants devant faire l’objet d’une isolation thermique par l’extérieur, l’épaisseur des matériaux d’isolation, finition extérieure comprise, n’est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur des bâtiments ni pour la mesure de la distance aux bâtiments non contigus en vis-à-vis, et ce dans la limite de 15 centimètres d’épaisseur supplémentaire.

ART. UE.9 – Emprise au sol.

Il n’est pas défini de coefficient maximal d’emprise au sol.

Les projets de construction et l’implantation des installations techniques doivent être étudiés dans le sens d’une conservation optimale des surfaces perméables aux eaux de ruissellement.

ART. UE.10 – Hauteur maximum.

10.1 – Compte tenu des voies adjacentes :

Lorsque le bâtiment est construit en bordure d’une voie publique ou privée, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire à tout point de l’alignement opposé, existant ou projeté, doit être au moins égale à la hauteur de ce point par rapport au terrain naturel.

10.2 – Compte tenu du plafond de la zone :

La hauteur maximale des constructions, hormis les installations techniques en toiture, est fixée à 15 mètres.

Les installations techniques sur toiture sont autorisées dans la limite de 3m supplémentaires à condition qu’elles soient reculées de la façade d’une distance au moins égale à leur hauteur. Ces conditions de recul et de hauteur ne s’appliquent pas aux installations liées à l’utilisation des énergies renouvelables.

10.3 – Mesure de la hauteur :

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel avant tous travaux d'affouillement ou d'exhaussement.

Sur les terrains en pente, la hauteur mesurée est la différence d'altitude entre le point le plus élevé du bâtiment et la cote moyenne du terrain d'emprise de la construction.

Pour les bâtiments existants devant faire l'objet d'une isolation thermique par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation, finition extérieure comprise, n'est pas prise en compte pour la mesure de la hauteur, et ce dans la limite de 15 centimètres d'épaisseur supplémentaire.

ART. UE.11 – Aspect extérieur et clôtures.

11.1 - Matériaux.

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 constructions et sur les clôtures.

Les enduits ciment non teintés sont interdits.

Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné, plastique ondulé et fibrociment sont interdites.

11.2 - Façades.

Les façades sur rue ne doivent pas être aveugles, sauf s'il s'agit d'annexes. Les façades latérales et postérieures doivent être traitées avec le même soin que les façades sur rue et en harmonie avec elles.

11.3 - Clôtures.

Les clôtures doivent s'harmoniser avec l'environnement architectural et paysager.

11.4 - Toitures.

Pour toutes les toitures, l'impact visuel des installations techniques devra être réduit au maximum. En outre, les équipements installés en vue de l'utilisation des énergies renouvelables (panneaux solaires, photovoltaïques, chauffe-eau solaires, ...) devront s'intégrer à la toiture et à l'architecture générale du bâtiment ou être invisibles de la rue.

ART. UE.12 – Stationnement.

Lors de toute opération de construction neuve, d'extension ou de changement de destination de locaux, des aires de stationnement doivent être réalisées selon les normes et caractéristiques suivantes :

12.1 – Normes de stationnement.

12.1.1. Pour les constructions neuves :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE DE PLACES
Logements (gardiennage)	1 place
Equipements (1 & 3)	30 % de la surface de plancher.
Stades (1 & 3)	10 % de la surface du terrain.
<u>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u>	<u>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.</u>

(1) Les besoins en stationnement étant essentiellement fonction du caractère de l'établissement, ces surfaces minimales pourront varier de 30% compte tenu de la nature et de la situation de la construction et d'une polyvalence éventuelle d'utilisation des aires.

(3) Lorsque la surface totale affectée au stationnement excède 140m², elle doit comporter une aire de stationnement pour deux roues dans une proportion de 4% de la surface totale de stationnement créé.

Lorsque la surface de stationnement est déterminée en pourcentage de surface de plancher, le nombre minimum de places à créer est calculé par rapport à une surface moyenne de stationnement de 28 m² par place.

Règle d'arrondi : l'unité inférieure est utilisée jusqu'à l'arrondi de 0.49, l'unité supérieure à partir de l'arrondi 0.50.

12.1.2. Pour les extensions de constructions existantes :

Pour les aménagements de bâtiments existants, les normes définies à l'article 12.1.1 s'appliquent au prorata de la surface de plancher créée.

12.2 – Caractéristiques des aires de stationnement.

Les places commandées ne sont autorisées que pour le stationnement lié à l'habitation et à condition que le nombre de places de stationnement directement accessibles soit au moins égal au nombre de logements.

12.2.1 Dimension des places :

Longueur : 5.00 mètres
Largeur : 2.50 mètres
Dégagement : 6.00 mètres

12.2.2 Rampes d'accès des parcs de stationnement collectifs :

La largeur des rampes d'accès ne doit pas être inférieure aux normes suivantes:

- Parcs desservant jusqu'à 50 véhicules :
- Rampes à sens unique alterné : 3.50 mètres
 - Rampes à double sens : 4.00 mètres.
- Parcs desservant plus de 50 véhicules :
- Rampes à double sens : 6.00 mètres.

Ces rampes ne doivent pas entraîner de modification dans le niveau du trottoir. Leur pente dans les 5 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 5 % sauf dans le cas d'impossibilité technique.

Leur rayon intérieur ne peut être inférieur à 5 mètres. Le rayon extérieur devra être égal au rayon intérieur augmenté d'une largeur de 3.50 mètres pour une rampe à sens unique ou de 6 mètres pour une rampe à double sens sans pour autant descendre au-dessous de 9.50 m ou de 12 m dans chacun des cas. **12.2.3. Localisation :**

Une proportion de 50% au moins des surfaces totales de stationnement devra être réalisée dans des constructions en rez-de-chaussée ou en sous-sol.

Des écrans boisés seront aménagés autour des aires de stationnement aérien de plus de 2 places.

12.3 – Règle particulière.

Si pour des raisons d'ordre technique, urbanistique ou architectural, il s'avère impossible de réaliser les aires de stationnements prévues ci-dessus, le constructeur peut être autorisé :

- A réaliser ces aires sur un terrain lui appartenant et situé dans un rayon de 300 mètres du premier,
- A acquérir les places manquantes dans un parc situé dans un rayon de 300 mètres,
- A solliciter l'application du 3ème alinéa de l'article L.421-3 du Code de l'Urbanisme (concession à long terme dans un parc public de stationnement situé dans un rayon de 300 mètres ou participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement).

ART. UE.13 – Espaces libres et plantations

Les projets de construction et l'implantation des installations techniques doivent être étudiés dans le sens d'une conservation optimale des plantations existantes.

POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL.

ART. UE.14 – Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.).

Les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles UE.3 à UE.13.

ART. UE.15 – Dépassement du coefficient d'occupation du sol.

Sans objet.



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

www.societedugrandparis.fr