

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



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

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

PIÈCE 1.1.7

Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de **Châtillon**

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 Châtillon	20	
4	Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune	23	
4.1	Les documents supra-communaux	25	
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)	25	
4.1.2	Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	25	
4.2	Le PLU en vigueur	25	
4.2.1	Le plan de zonage : les zones traversées	25	
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	25	
4.2.3	Les contraintes réglementaires	25	
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	27	
4.2.5	Les Orientations Particulières d'Aménagement	27	
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	27	
4.3.1	Les principes retenus pour la mise en compatibilité	27	
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	27	
4.3.3	Evolutions du règlement induites par le projet	28	
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	33	
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur		
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité		
B1.	Extrait du règlement en vigueur		
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité		

1 Preamble

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

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

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

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune de CHÂTILLON 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 CHÂTILLON est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 04 juillet 2007.

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

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

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

Nota : Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à une réunion d'examen conjoint en octobre 2012 (PV joint en annexe).

Postérieurement à la tenue de cette réunion, le PLU de la commune de Châtillon a fait l'objet d'une procédure de modification, approuvée par le Conseil Municipal le 9 avril 2013. Cette procédure d'évolution a porté sur des dispositions du document qui ne sont pas concernées par la présente procédure de mise en compatibilité. 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 CHÂTILLON. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

Plus précisément, elle concerne :

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

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

- Les **ouvrages techniques annexes** tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.
- Les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public du Grand Paris : les **sites de maintenance et de remisage** pour le matériel roulant (SMR) et les **sites de maintenance des infrastructures** (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

1 - L'examen du dossier par le préfet

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

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

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

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

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

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

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

3 - L'enquête publique conjointe

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

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

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

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

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

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

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

2.4.1 Article L. 123-16

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

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

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

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

Dès l'ouverture de l'enquête publique et jusqu'à l'adoption de la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut plus faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

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

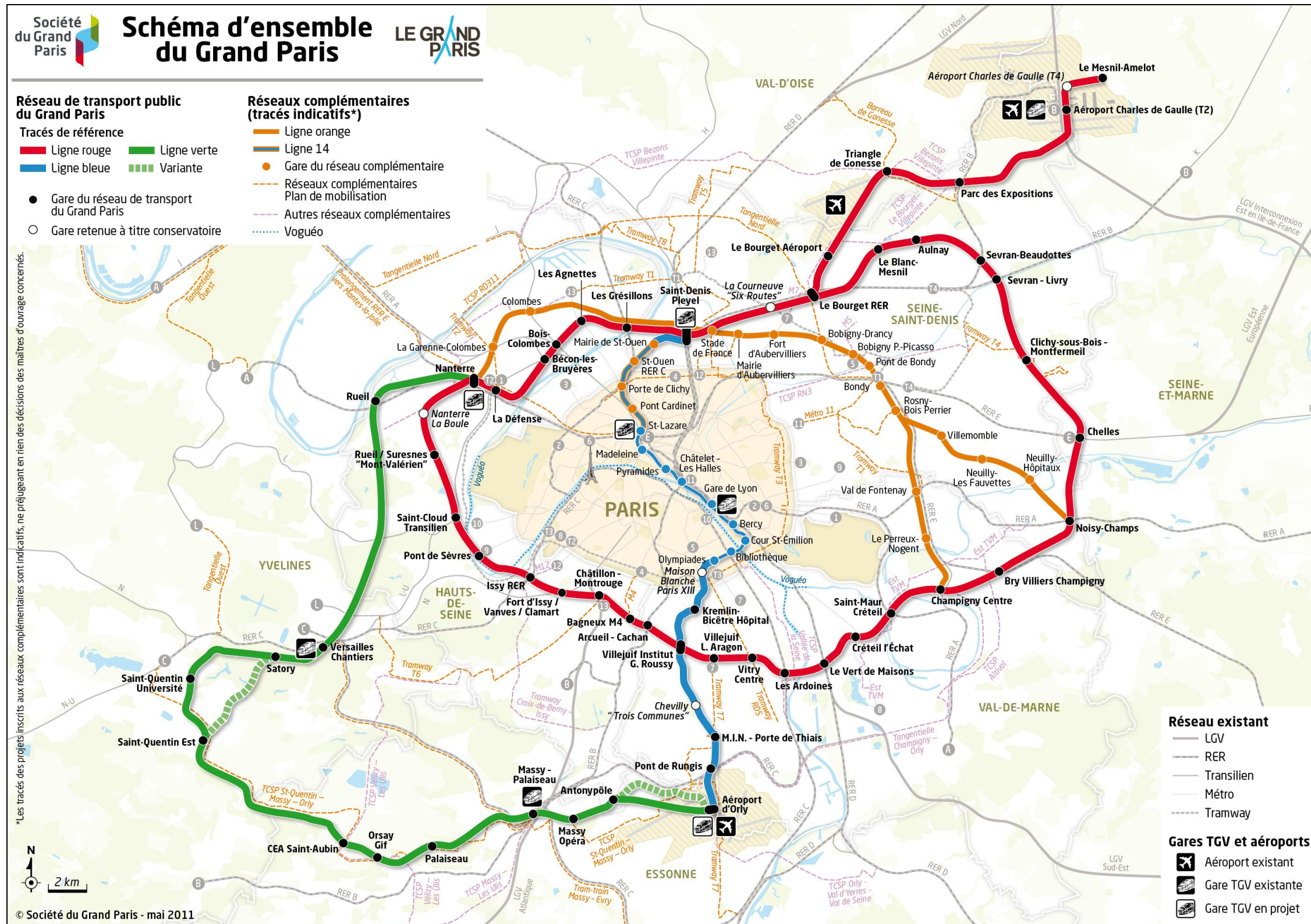
3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Châtillon

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHÂTILLON en tunnel uniquement sur sa frange Nord, en limite de la commune de Malakoff et sur une longueur d'environ 200 mètres. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur deux zones urbaines, d'une part, au niveau de la pointe formée par la rue Jean Mermoz, la rue de Finlande et le rond-point Youri Gagarine, d'autre part, un secteur longeant le boulevard de Stalingrad.
- Les emprises souterraines de la gare Châtillon - Montrouge.

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 fourni par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.



Le programme : le réseau Grand Paris Express

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

4.1 Les documents supra-communaux

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2 Le PLU en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHÂTILLON en tunnel sur une longueur totale d'environ 200 mètres.

Le territoire est également concerné par les emprises souterraines de la gare Châtillon - Montrouge au niveau de la place de la Gare.

Le projet est implanté sur deux zones urbaines distinctes du PLU de la ville de CHÂTILLON.

4.2.1.1 Le secteur UAe de la zone UA

La première zone urbaine traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain est la zone UA, uniquement concernée pour son secteur UAe, sur une faible longueur : 130 mètres environ au Nord de la ville, entre le boulevard de Stalingrad et la limite communale de Malakoff.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « **zone à dominante d'habitat collectif** ».

4.2.1.2 La zone UF et le secteur UFa

La seconde zone est concernée à double titre par le projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante en souterrain, sur seulement 60 mètres environ en secteur UFa, au Nord de CHÂTILLON (en limite de la commune de Malakoff), au niveau de la pointe formée par la rue Jean Mermoz, la rue de Finlande et le rond-point Youri Gagarine.
- D'autre part, par les emprises souterraines de la gare Châtillon - Montrouge.

Selon le Règlement d'Urbanisme, l'intitulé de la zone UF est : « **Activité industrielle - Bureaux - Artisanat** ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

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

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 trois servitudes d'utilité publique :

- Zone de dégagement de l'aérodrome du Bourget.
- Câble électrique souterrain à 63 Kv.
- Zone de garde radioélectrique.

Toutefois, seules les servitudes imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol (infrastructure en tunnel) sont à prendre en considération : **le câble électrique souterrain à 63 Kv.**

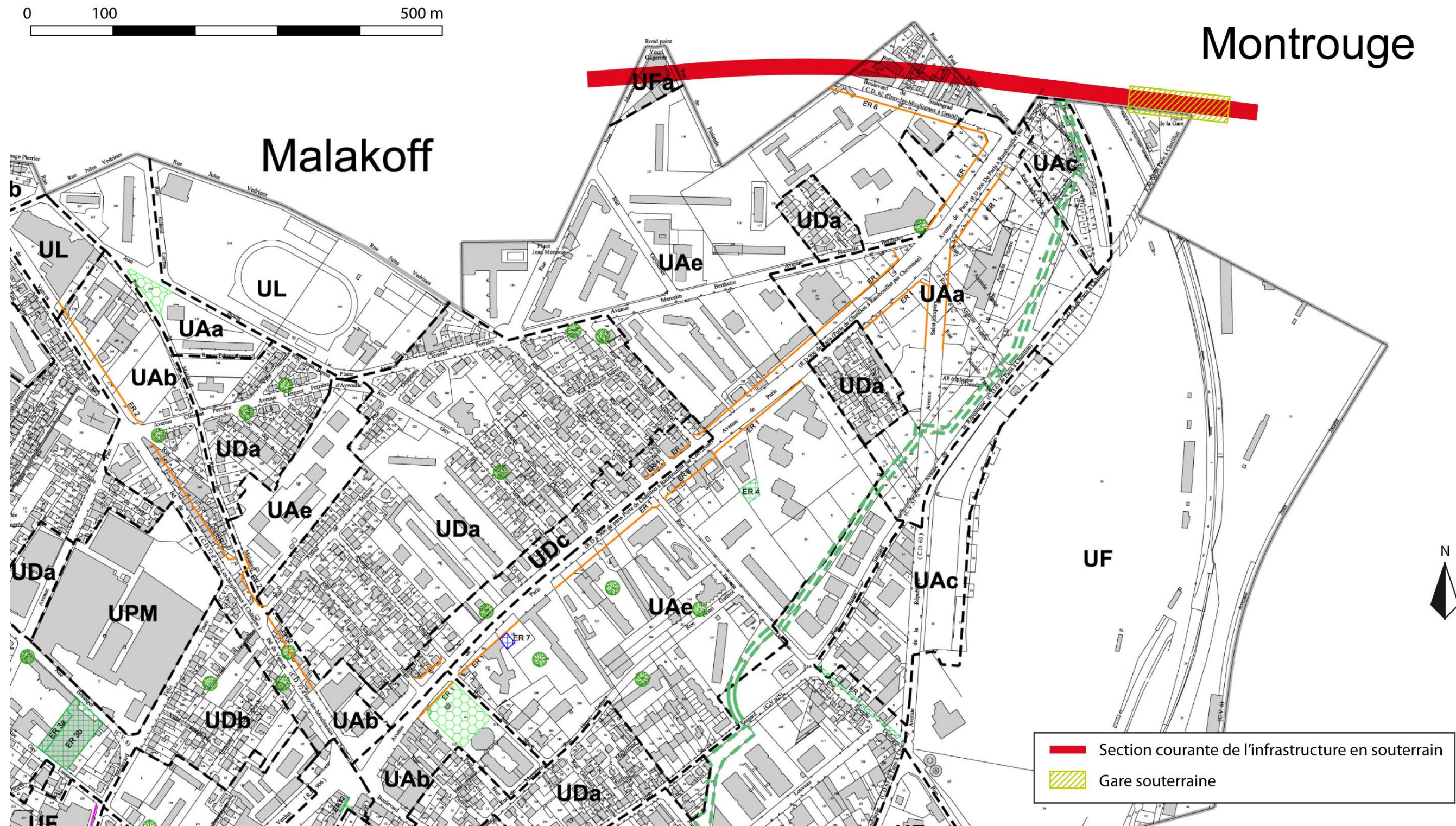
Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions de ces documents qui ne remettront donc pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

4.2.3.2 Les autres contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par une autre contrainte réglementaire : le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) Carrières.

Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions de ce document qui ne remettra donc pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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



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

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

L'orientation du PADD « Déplacements et transports » prend en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte indique : « Favoriser la desserte des transports en commun en cohérence avec le projet du tramway, enjeu majeur des déplacements ».

Même si le projet de réseau de transport public du Grand Paris n'est pas mentionné explicitement dans cette orientation, les objectifs de développement des transports collectifs qui y sont inscrits laissent toute la place nécessaire à cette future infrastructure.

L'orientation « Développement économique » propose également de « Développer les capacités d'accueil pour les activités et les bureaux, sans exclure la possibilité d'y intégrer des logements, dans le quartier situé le long des emprises SNCF, ainsi qu'à proximité de la station de métro et du terminus du futur tramway ».

Le pôle d'échange ici mentionné est la gare « multimodale » de Châtillon-Montrouge, laquelle fait partie intégrante du projet.

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

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU de la ville de CHÂTILLON comporte trois orientations particulières d'aménagement. Aucune n'est concernée par le projet.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document.

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de CHÂTILLON 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 PLU de CHÂTILLON 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, à la fin du chapitre « 7. Les transports en commun » sera inséré 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 CHÂTILLON

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHÂTILLON en tunnel uniquement sur sa frange Nord, en limite de la commune de Malakoff et sur une longueur d'environ 200 mètres. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur deux zones urbaines, d'une part, au niveau de la pointe formée par la rue Jean Mermoz, la rue de Finlande et le rond-point Youri Gagarine, d'autre part, un secteur longeant le boulevard de Stalingrad.
- Les emprises souterraines de la gare Châtillon - Montrouge.

Exposé des motifs des changements apportés*

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

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

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

- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du RTGP présents en surface ;
- L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaires au RTGP, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

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

4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

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

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

	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<p>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 « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> » (aucune mention dans les dispositions générales ou dans l'annexe « <i>définitions</i> », ni dans les articles 1 et 2).</p> <p>Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</p>	<p>/</p>

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<p>UA (secteur UAe)</p>	<p>Art. 1</p>	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UA 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, ainsi que les affouillements qui leur sont nécessaires.</p> <p>Le présent article UA1 ne les interdit pas.</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 UA 2 autorise :</p> <p>« - les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers, ainsi qu'aux aménagements paysagers. ».</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.</p> <p>Le 1^{er} tiret 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>

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<p style="text-align: center;">UF et secteur UFa</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1</p>	<p>L'article UF 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>« - <i>L'implantation des bâtiments à destination d'habitation et leurs annexes, à l'exception de ceux autorisés à l'article 2 ;</i></p> <p>- <i>L'entreposage de ferrailles, de matériaux, de combustibles solides excepté pour le service public ferroviaire, ainsi que les entreprises de cassage de voitures et la transformation de matériaux de récupération</i> ».</p> <p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UF1 visent ou non les composantes du réseau de transport du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, ainsi que les affouillements et les ICPE qui leurs sont nécessaires.</p> <p>Le présent article UF1 ne les interdit pas.</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 UF 2 autorise notamment :</p> <p>« - <i>les constructions à destination d'habitation à condition qu'elles soient destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements existants ou autorisés.</i></p> <p>- <i>les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers, ainsi qu'aux aménagements paysagers.</i></p> <p>- <i>la réhabilitation, la reconstruction ou l'extension mesurée des bâtiments à destination d'habitation, à condition que la SHON totale soit au plus égale à la SHON existante à la date d'approbation du PLU, augmentée de 10%.</i></p> <p>Sont en outre autorisées dans le secteur UFa :</p> <p>- <i>les constructions à destination d'habitation, à condition qu'elles soient destinées à une occupation temporaire telle que résidences de tourisme, foyers-logements, à destination notamment des étudiants</i> ».</p> <p>Au 2^{ème} tiret, 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. Le 2^{ème} tiret autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.</p> <p>Pour ce qui est des éléments du projet et des ICPE, ni les « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> », ni les ICPE ne sont interdites à l'article 1 ou assorties de conditions à l'article 2, ils sont donc pleinement autorisés.</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. 12</p>	<p>L'article UF 12 fixe des règles de stationnement automobiles selon le type de constructions, mais ne mentionne aucune disposition pour les CINASPIC.</p> <p>Toutefois, le dernier alinéa de cet article indique :</p> <p>« - <i>Pour les immeubles de bureaux, les commerces et les équipements d'intérêt collectif, les constructions devront prévoir 1 m² pour 100 m² SHON d'aire de stationnement pour les cycles et les deux-roues.</i> »</p> <p>Ce libellé impose la réalisation d'espaces de stationnement dédiés aux cycles et deux-roues pour tous les équipements d'intérêt collectif. Or, cette disposition peut s'avérer incompatible pour la gare souterraine. Il convient donc de l'en exempter.</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>« - Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les cycles et deux-roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction ».</u></p>

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1.

**Rapport de présentation
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Châtillon

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 4 juillet 2007
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 9 avril 2013*

7. Les transports en commun

Métro

Châtillon est desservie, à l'extrémité Nord-Est de son territoire, par la ligne n°13 du métro ("Châtillon-Montrouge - Gabriel Péri Asnières-Gennevilliers / Saint-Denis Université") qui traverse tout Paris.

SNCF

Aucune ligne voyageur du réseau S.N.C.F. ne dessert la commune de CHATILLON, seule une gare de marchandises (gare de Châtillon-Montrouge) est située dans la partie Est de la commune. Ces emprises sur lesquelles se trouve cette gare de marchandises accueillent par ailleurs les ateliers d'entretien du TGV Atlantique et le terminus du métro.

Cependant il existe des gares de voyageurs proches de la commune, très utilisées par les habitants, telles que celles de "Clamart" et de "Vanves-Malakoff" sur les lignes du réseau de la Gare Montparnasse et la gare de Fontenay aux Roses sur le RER B.

Bus

Sept lignes de bus régulières du réseau R.A.T.P. parcourent le territoire de CHATILLON :

- Ligne n°010 : "Châtillon (mairie) / Châtillon (métro) C.G.E.A.CONNEX MOISSY",
- Ligne n°162 : "Meudon (Val Fleuri) / Villejuif – (Louis Aragon) RATP",
- Ligne n°191 : "Paris – 14 (Porte de Vanves) / Clamart (Place du Garde) RATP",
- Ligne n°194 : "Paris – 14 (Porte d'Orléans) / Châtenay-Malabry (Vallée aux Loups) RATP",
- Ligne n°195 : "Châtillon (Châtillon – Montrouge métro / Châtenay-Malabry / Sceaux (Robinson RER) RATP",
- Ligne n°294 : " Châtillon (Châtillon – Montrouge métro / Igny (RER) RATP"
- Ligne n°295 : "Vélizy-Villacoublay (Vélizy 2) / Châtillon Paris -14 (Porte d'Orléans métro) RATP",
- Ligne n°323 : "Issy-les-Moulineaux (Issy - Val-de-Seine) / Bagneux / Arcueil / Ivry-sur-Seine (RER) RATP",
- Ligne n°388 : "Bourg-la-Reine (RER) / Châtillon (Châtillon – Montrouge métro) RATP ",
- Ligne n°394 : "Issy-les-Moulineaux (Issy Val-de-Seine T2) / Châtillon / Clamart / Bourg-la-Reine (RER) RATP"
- Ligne n°769 : "Paris-14 (Porte d'Orléans) / Clamart (Georges Pompidou) RATP"
- Ligne n°475 : "Elancourt / Paris – 14 (Porte d'Orléans SQYBUS"

Une ligne de nuit dessert la commune tous les jours de 0h30 à 5h30 : il s'agit de la ligne Noctambus S (Clamart "Centre Georges Pompidou" / Paris "Porte d'Orléans").

Les points d'arrêt des lignes d'autobus desservant la commune devront être rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Mobilien

Les lignes n°194 et 323 ont été retenues pour faire partie du réseau « Mobilien » dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Région Ile-de-France. Des aménagements de voirie sont définis dans le cadre des comités d'axes afin d'améliorer les performances desdites lignes (vitesse, régularité, accessibilité...) et offrir ainsi une meilleure qualité de service aux voyageurs.

- ↳ Le comité d'axe de la ligne 323 a été créé en décembre 2000 et est piloté conjointement par le Conseil Général des Hauts-de-Seine et celui du Val de Marne. Le contrat d'axe a été validé en décembre 2003, les travaux de voirie ont débuté fin 2004 pour une mise en service de la ligne fin 2007 ;
- ↳ Le comité d'axe de la ligne 294, piloté par le Conseil Général des Hauts-de-Seine n'a pas été créé à ce jour.

Par ailleurs, le comité du futur pôle Mobilien « Châtillon – Montrouge » n'a pas encore été créé. Il permettra à terme de concevoir un véritable pôle multimodal de transports incluant la future ligne de tramway, la ligne 13 du métro et les différentes lignes d'autobus.

Plusieurs d'entre elles (n°194, 195, et 295) empruntent l'axe principal de la commune qu'est la RD 906 (avenue de Paris-avenue de Verdun) jusqu'au carrefour du Général de Gaulle, ces lignes, complétées par la ligne de bus municipale « AMIBUS », permettent le rabattement des usagers de transport en commun sur la station de métro « Châtillon-Montrouge ».

Tramway

Le projet de la future ligne de tramway desservira les communes de Malakoff, Châtillon, Fontenay-aux-Roses, Robinson, Clamart, Meudon, Vélizy-Villacoublay et Viroflay. Le projet s'étendra sur 14 km avec 21 stations.

Il permettra la connexion sur son extrémité Est à la ligne 13 du métro parisien, et sur son extrémité Ouest à Viroflay avec le RER C et la ligne SNCF Versailles- La Défense- Saint Lazare.

Le matériel qui sera utilisé, sera un tramway sur pneus, en raison de ses possibilités d'insertion, de ses qualités de confort et de respect de l'environnement.

Sur la commune de Châtillon, la ligne passera, à partir du métro Châtillon – Montrouge jusqu'à la Place de la Division Leclerc, par l'avenue de Verdun (RD 906) le long de laquelle seront prévus 5 arrêts : métro Châtillon-Montrouge, Etienne Deforges, Carrefour du 8 mai 1945, Carrefour du Général de Gaulle et place de la division Leclerc

Le passage du tramway devrait être l'occasion d'une requalification des avenues, d'une définition des entrées de ville, d'une amélioration du partage de l'espace public et de la sécurisation des passages piétons.

L'enquête publique relative au projet de création de la ligne de tramway a montré que la réalisation du tramway générera, à terme, un impact positif pour les activités et les commerces notamment en améliorant leur accessibilité. Le dossier d'enquête publique indique que la réalisation du tramway nécessitera la libération d'une emprise de 30 m, se traduisant par l'acquisition et la démolition de constructions. En outre, deux bandes cyclables seront réalisées le long de la RD 906.

La mise en service de cette nouvelle ligne de tramway pourrait intervenir en 2009.

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Châtillon

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 4 juillet 2007
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 9 avril 2013*

7. Les transports en commun

Métro

Châtillon est desservie, à l'extrémité Nord-Est de son territoire, par la ligne n°13 du métro ("Châtillon-Montrouge - Gabriel Péri Asnières-Gennevilliers / Saint-Denis Université") qui traverse tout Paris.

SNCF

Aucune ligne voyageur du réseau S.N.C.F. ne dessert la commune de CHATILLON, seule une gare de marchandises (gare de Châtillon-Montrouge) est située dans la partie Est de la commune. Ces emprises sur lesquelles se trouve cette gare de marchandises accueillent par ailleurs les ateliers d'entretien du TGV Atlantique et le terminus du métro.

Cependant il existe des gares de voyageurs proches de la commune, très utilisées par les habitants, telles que celles de "Clamart" et de "Vanves-Malakoff" sur les lignes du réseau de la Gare Montparnasse et la gare de Fontenay aux Roses sur le RER B.

Bus

Sept lignes de bus régulières du réseau R.A.T.P. parcourent le territoire de CHATILLON :

- Ligne n°010 : "Châtillon (mairie) / Châtillon (métro) C.G.E.A.CONNEX MOISSY",
- Ligne n°162 : "Meudon (Val Fleuri) / Villejuif – (Louis Aragon) RATP",
- Ligne n°191 : "Paris – 14 (Porte de Vanves) / Clamart (Place du Garde) RATP",
- Ligne n°194 : "Paris – 14 (Porte d'Orléans) / Châtenay-Malabry (Vallée aux Loups) RATP",
- Ligne n°195 : "Châtillon (Châtillon – Montrouge métro / Châtenay-Malabry / Sceaux (Robinson RER) RATP",
- Ligne n°294 : " Châtillon (Châtillon – Montrouge métro / Igny (RER) RATP"
- Ligne n°295 : "Vélizy-Villacoublay (Vélizy 2) / Châtillon Paris -14 (Porte d'Orléans métro) RATP",
- Ligne n°323 : "Issy-les-Moulineaux (Issy - Val-de-Seine) / Bagneux / Arcueil / Ivry-sur-Seine (RER) RATP",
- Ligne n°388 : "Bourg-la-Reine (RER) / Châtillon (Châtillon – Montrouge métro) RATP ",
- Ligne n°394 : "Issy-les-Moulineaux (Issy Val-de-Seine T2) / Châtillon / Clamart / Bourg-la-Reine (RER) RATP"
- Ligne n°769 : "Paris-14 (Porte d'Orléans) / Clamart (Georges Pompidou) RATP"
- Ligne n°475 : "Elancourt / Paris – 14 (Porte d'Orléans SQYBUS"

Une ligne de nuit dessert la commune tous les jours de 0h30 à 5h30 : il s'agit de la ligne Noctambus S (Clamart "Centre Georges Pompidou" / Paris "Porte d'Orléans").

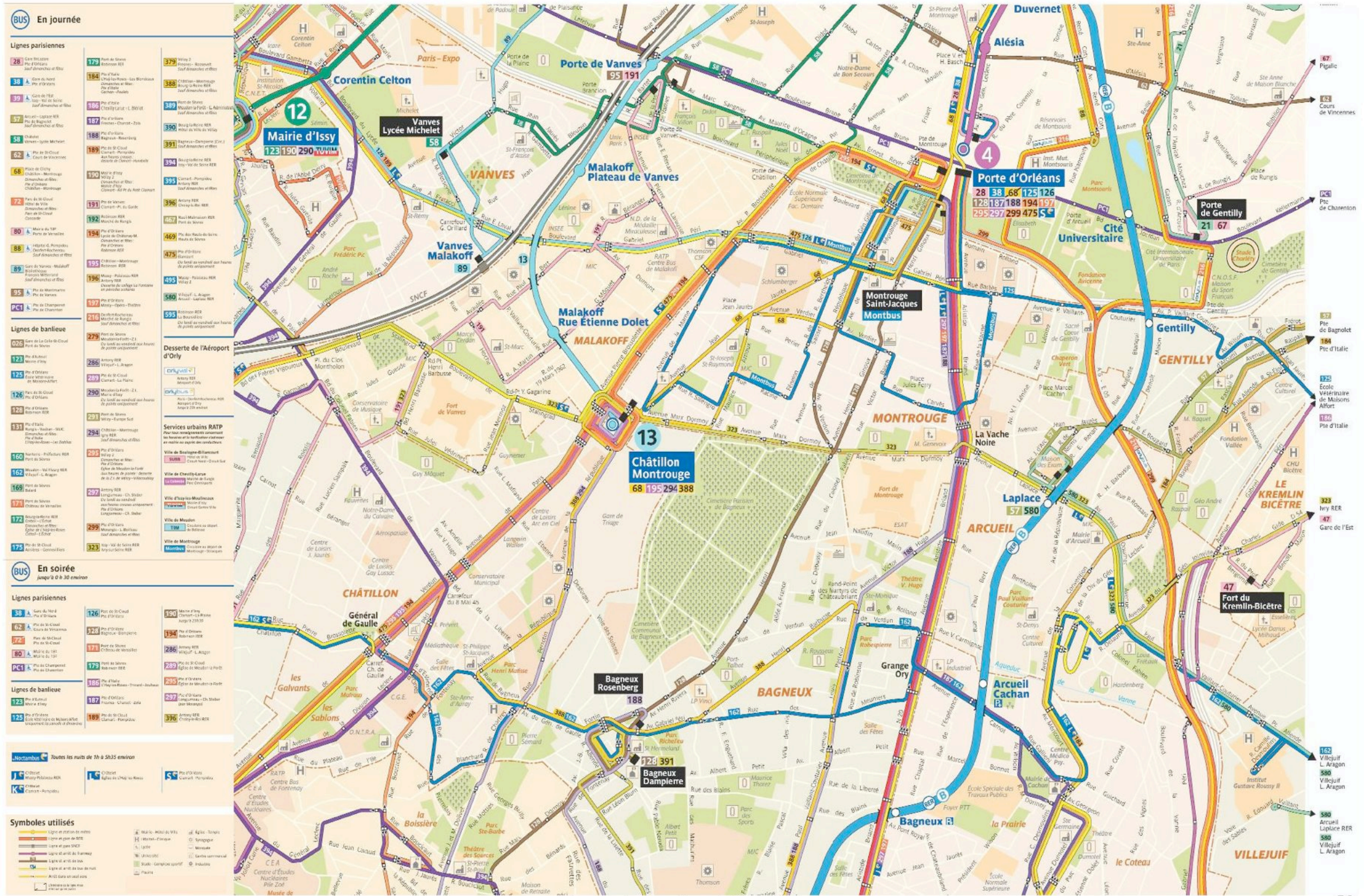
Les points d'arrêt des lignes d'autobus desservant la commune devront être rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Mobilien

Les lignes n°194 et 323 ont été retenues pour faire partie du réseau « Mobilien » dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Région Ile-de-France. Des aménagements de voirie sont définis dans le cadre des comités d'axes afin d'améliorer les performances desdites lignes (vitesse, régularité, accessibilité...) et offrir ainsi une meilleure qualité de service aux voyageurs.

- ↳ Le comité d'axe de la ligne 323 a été créé en décembre 2000 et est piloté conjointement par le Conseil Général des Hauts-de-Seine et celui du Val de Marne. Le contrat d'axe a été validé en décembre 2003, les travaux de voirie ont débuté fin 2004 pour une mise en service de la ligne fin 2007 ;
- ↳ Le comité d'axe de la ligne 294, piloté par le Conseil Général des Hauts-de-Seine n'a pas été créé à ce jour.

Par ailleurs, le comité du futur pôle Mobilien « Châtillon – Montrouge » n'a pas encore été créé. Il permettra à terme de concevoir un véritable pôle multimodal de transports incluant la future ligne de tramway, la ligne 13 du métro et les différentes lignes d'autobus.



Rapport de présentation-PLU
 Commune de Châtillon
 Document mis en compatibilité

Plusieurs d'entre elles (n°194, 195, et 295) empruntent l'axe principal de la commune qu'est la RD 906 (avenue de Paris-avenue de Verdun) jusqu'au carrefour du Général de Gaulle, ces lignes, complétées par la ligne de bus municipale « AMIBUS », permettent le rabattement des usagers de transport en commun sur la station de métro « Châtillon-Montrouge ».

Tramway

Le projet de la future ligne de tramway desservira les communes de Malakoff, Châtillon, Fontenay-aux-Roses, Robinson, Clamart, Meudon, Vélizy-Villacoublay et Viroflay. Le projet s'étendra sur 14 km avec 21 stations.

Il permettra la connexion sur son extrémité Est à la ligne 13 du métro parisien, et sur son extrémité Ouest à Viroflay avec le RER C et la ligne SNCF Versailles- La Défense- Saint Lazare.

Le matériel qui sera utilisé, sera un tramway sur pneus, en raison de ses possibilités d'insertion, de ses qualités de confort et de respect de l'environnement.

Sur la commune de Châtillon, la ligne passera, à partir du métro Châtillon – Montrouge jusqu'à la Place de la Division Leclerc, par l'avenue de Verdun (RD 906) le long de laquelle seront prévus 5 arrêts : métro Châtillon-Montrouge, Etienne Deforges, Carrefour du 8 mai 1945, Carrefour du Général de Gaulle et place de la division Leclerc

Le passage du tramway devrait être l'occasion d'une requalification des avenues, d'une définition des entrées de ville, d'une amélioration du partage de l'espace public et de la sécurisation des passages piétons.

L'enquête publique relative au projet de création de la ligne de tramway a montré que la réalisation du tramway générera, à terme, un impact positif pour les activités et les commerces notamment en améliorant leur accessibilité. Le dossier d'enquête publique indique que la réalisation du tramway nécessitera la libération d'une emprise de 30 m, se traduisant par l'acquisition et la démolition de constructions. En outre, deux bandes cyclables seront réalisées le long de la RD 906.

La mise en service de cette nouvelle ligne de tramway pourrait intervenir en 2009.

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 CHÂTILLON

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHÂTILLON en tunnel uniquement sur sa frange Nord, en limite de la commune de Malakoff et sur une longueur d'environ 200 mètres. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- ↳ Une section de l'infrastructure courante en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur deux zones urbaines, d'une part, au niveau de la pointe formée par la rue Jean Mermoz, la rue de Finlande et le rond-point Youri Gagarine, d'autre part, un secteur longeant le boulevard de Stalingrad.
- ↳ Les emprises souterraines de la gare Châtillon - Montrouge.

Exposé des motifs des changements apportés

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

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

- ↳ L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) ;
- ↳ L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;
- ↳ L'article 5 afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présentes en surface ;
- ↳ L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- ↳ L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- ↳ L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;
- ↳ L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au RTGP implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

- ↳ L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- ↳ L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du RTGP présents en surface ;
- ↳ L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaire du RTGP, et afin que celles-ci soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

B1.

Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Châtillon

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 4 juillet 2007
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 9 avril 2013

ZONE UF

La zone UF est composée du secteur UFa dont les dispositions diffèrent à l'article 2.

ARTICLE UF 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- L'implantation des bâtiments à destination d'habitation et leurs annexes, à l'exception de ceux autorisés à l'article 2 ;
- L'entreposage de ferrailles, de matériaux, de combustibles solides excepté pour le service public ferroviaire, ainsi que les entreprises de cassage de voitures et la transformation de matériaux de récupération.

ARTICLE UF 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment autorisés :

- les constructions à destination d'habitation à condition qu'elles soient destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements existants ou autorisés.
- les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers, ainsi qu'aux aménagements paysagers.
- la réhabilitation, la reconstruction ou l'extension mesurée des bâtiments à destination d'habitation, à condition que la SHON totale soit au plus égale à la SHON existante à la date d'approbation du PLU, augmentée de 10%.

Sont en outre autorisées dans le secteur UFa :

- les constructions à destination d'habitation, à condition qu'elles soient destinées à une occupation temporaire telle que résidences de tourisme, foyers-logements, à destination notamment des étudiants.

RAPPEL :

Isolement acoustique des bâtiments contre les bruits aux abords des transports terrestres

Il est rappelé qu'aux abords des voies répertoriées par l'arrêté préfectoral du 9 mai 2000, toute construction doit comporter un isolement acoustique conforme à la réglementation en vigueur. Pour y satisfaire, le constructeur devra se reporter aux documents joints dans la partie annexes du PLU.

Carrières

A l'intérieur de la zone où figurent d'anciennes carrières, définie par l'arrêté préfectoral du 27 janvier 1986, les projets de construction font l'objet d'un avis de l'Inspection Générale des Carrières. Les permis de construire peuvent être soumis à l'observation de règles techniques spéciales ou être refusées en application des dispositions de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme.

ARTICLE UF 3 - ACCES ET VOIRIE

3.1 - Accès

- ◇ Les accès aux établissements seront étudiés de manière à permettre aux véhicules d'entrer et de sortir sans manœuvre.
- ◇ Aucune règle ne s'impose aux ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation de la voirie et des réseaux publics d'infrastructure (postes de transformations, etc.)

3.2 - Voirie

- ◇ Les voies publiques ou privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité. Elles doivent être adaptées à l'importance ou à la destination des opérations qu'elles desservent.
- ◇ Les voies privées nouvelles se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour. L'aménagement de l'aire de demi-tour devra être conçu pour consommer la moindre superficie du terrain tout en permettant une manœuvre simple.
- ◇ Les voies en impasse nouvelles, n'ayant pas d'aire de retournement ou possédant des caractéristiques ne permettant pas le passage des véhicules de ramassage des ordures ménagères, doivent prévoir un aménagement adapté au stockage des ordures ménagères, facilement accessible de la voie publique.

ARTICLE UF 4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1 - Eau

Toute construction à usage d'habitation ou d'activité doit être raccordée au réseau public d'eau potable.

4.2 - Assainissement

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des normes édictées dans le règlement d'assainissement départemental (annexe 6.7 du dossier).

4.2.1 - Eaux usées :

- ◇ Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement.
- ◇ Toutefois, dans les zones relevant d'un assainissement non collectif mentionnées à l'article L.2224-10 du code général des collectivités territoriales, lorsqu'elles existent, la réalisation d'un dispositif d'assainissement autonome pourra être autorisée conformément à la réglementation en vigueur.

- ◇ Dans les zones d'assainissement collectif, toute construction ou installation nouvelle ou existante doit obligatoirement être raccordée au réseau destiné à recevoir les eaux usées domestiques, réseau établi sous la voie publique soit directement soit par l'intermédiaire de voies privées ou de servitudes de passage (cf. article L 33 du Code de la Santé Publique).
- ◇ Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales. Par mesure de sécurité, le branchement privé devra être équipé d'un dispositif de type clapet anti-retour afin d'empêcher le reflux des eaux usées à l'intérieur de la propriété.
- ◇ Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement.

4.2.2 - Eaux pluviales

- ◇ Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, conformément aux articles 640 et 641 du Code Civil :
 - Les aménagements réalisés sur un terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur. Les eaux pluviales rejetées doivent respecter l'objectif de qualité du milieu récepteur.
 - En l'absence de réseau, ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales (et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété) sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.
- ◇ D'autre part, toute construction nouvelle sur un terrain de plus de 1000 m² raccordée au réseau public d'assainissement devra faire l'objet d'une rétention à la parcelle des eaux de ruissellement, de façon à ne pas dépasser un débit de fuite de plus de 2 litres/seconde/hectare. De manière à limiter ces apports, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif, des techniques alternatives aux réseaux devront être privilégiées (noues, chaussées réservoirs, fossés drainant, bassins...).
- ◇ En cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante, le projet ne doit pas aggraver la situation au regard de l'imperméabilisation des sols. Des dispositifs appropriés peuvent être recherchés afin d'assurer la maîtrise des débits et l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement, en se rapprochant des normes édictées ci-dessus.
- ◇ Les eaux pluviales ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux usées. Par mesure de sécurité, le branchement privé devra être équipé d'un dispositif de type clapet anti-retour afin d'empêcher le reflux des eaux usées à l'intérieur de la propriété.

4.3 – Réseaux divers

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

- ◇ Pour toute construction ou extension de réseaux (aériens, électriques, télécom, vidéo...), la technique discrète (en souterrain ou posé en façade pour la basse tension) sera privilégiée chaque fois qu'il n'y aura pas d'impossibilité technique et sera obligatoire pour les constructions neuves.

4.4 – Collecte des ordures

Pour toute construction ou groupe de constructions supérieur à trois logements ou à 200 m² SHON, un local destiné au tri sélectif des ordures ménagères et/ou des déchets industriels banals doit être aménagé.

Les conteneurs en attente de la collecte doivent pouvoir être facilement accessibles depuis le domaine public, sans empiéter sur celui-ci, et devront être disposés en limite de parcelle.

Nota : Le local de stockage devra être conforme aux prescriptions de l'article 77 du règlement sanitaire départemental des Hauts de Seine.

ARTICLE UF 5 – CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UF 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES EXISTANTES OU FUTURES ET AUX VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES EXISTANTES OU FUTURES

6.1 - Les constructions pourront s'implanter à l'alignement ou en recul de 5 m minimum. Dans le cas de voies privées, la limite d'emprise de celles-ci se substitue à l'alignement.

Nota : Les saillies sur l'alignement sont autorisées. Elles devront faire l'objet d'une autorisation à solliciter en mairie. Leurs dimensions maximum fixées en fonction de leur nature sont définies par l'arrêté réglementaire en vigueur dans le département.

6.2 - La réhabilitation, la modification, l'extension des façades et la surélévation des bâtiments, dont l'implantation ne respecte pas le recul de 5 m, est autorisée à condition que ces transformations n'entraînent pas une augmentation d'emprise au sol dans le reculement.

6.3 - Pour les constructions neuves d'habitat, de bureaux, de commerces et d'artisanat, les propriétés situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 7 m de longueur formant des angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.

6.4 - Cas particulier : un recul pourra être imposé ou augmenté si une construction nouvelle doit être implantée à proximité d'un arbre de qualité ou identifié comme remarquable.

6.5 – Les constructions et installations du service public ferroviaire pourront être implantées soit à l'alignement des voies soit en retrait avec un minimum de 2 m.

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

7.1 - Par rapport aux limites séparatives (à l'intérieur de la zone UF) :

Les constructions sont autorisées :

- sur les limites séparatives, si la façade sur la limite ne comporte pas de baies, et sauf dans le cas mentionné à l'article 7.2 ;
- en retrait de ces limites ; dans ce cas, la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à 3 m.

7.2 - Par rapport aux limites séparant un terrain situé en zone UF d'un autre terrain situé dans une autre zone urbaine :

Les constructions sur ces limites sont interdites. Elles devront s'en écarter d'une distance égale :

- à la hauteur de la façade intéressée, avec un minimum de 8 m, si celle-ci comporte des baies principales, cette distance étant mesurée normalement à la façade ;
- à la moitié de ladite hauteur, avec un minimum de 6 m ; dans le cas contraire, cette distance étant mesurée normalement à la limite.

Nota 1

Les constructions pourront être implantées à des distances moindres que celles définies ci-dessus, lorsque les propriétaires voisins s'obligent réciproquement à créer une servitude dite « de cour commune » propre à respecter l'article UF 8. En l'absence d'accord amiable, il pourra être fait application des dispositions de l'article L.471-1 du Code de l'Urbanisme.

Nota 2

Pour les murs pignons supportant des toitures à une ou deux pentes, la hauteur de la construction est mesurée depuis le sol naturel jusqu'au point médian situé entre le faitage et l'égout du toit.

Nota 3

Dans le cas d'une implantation autorisée sur les limites séparatives, seules les façades aveugles de la construction sont permises sur ces limites. Dans ce cas, uniquement les pavés de verre sont autorisés.

ARTICLE UF 8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UN MEME TERRAIN

8.1 – Est autorisée, sur une même propriété, la construction de plusieurs bâtiments non contigus, à condition qu'en tout point de chaque façade, la distance mesurée normalement à celle-ci et la séparant d'une façade d'un autre bâtiment, soit au moins égale à :

- la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 8 m, si la façade la plus basse comporte des baies principales,
- la hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 8 m, si cette dernière ne comporte pas de baies principales et que la façade la plus haute en comporte,
- au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 4 m, si les deux façades ne comportent pas de baies principales.

8.2 - Exceptions

Les types d'occupation et d'utilisation des sols suivants ne sont pas assujettis à la règle UF 8 :

- les ouvrages et locaux techniques tels que les postes de transformation électrique, massifs de ventilation et édicules des ascenseurs et escaliers de parkings enterrés ;
- les constructions de moins de 20 m² et de moins de 2.20 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel ;
- les constructions et installations du service public ferroviaire.

ARTICLE UF 9 – EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UF 10 – HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

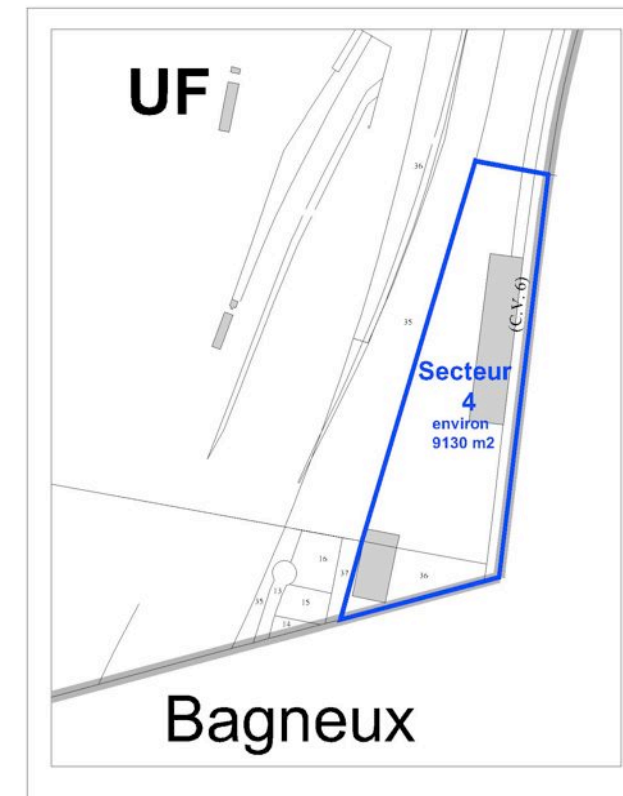
10.1 – Hauteur relative

A l'exception des frontons de lucarnes disposés sur les rampants de toiture, lorsque le bâtiment est construit en bordure d'une voie publique, la hauteur d'une construction doit être inférieure ou égale à la distance horizontale de tout point du bâtiment projeté au point le plus proche de l'alignement opposé actuel ou futur ($H \leq L$).

10.2 – Hauteur maximale

10.2.1 - La hauteur des constructions ne doit pas excéder 15 m à l'égout, hors édicules, installations techniques, cheminées, pylônes, supports de lignes électriques ou d'antennes, soit R+4+combles ou R+4+étage en retrait ou 16 m à l'acrotère dans le cas d'une toiture-terrasse.

10.2.2 – En secteur délimité sur le document graphique ci-dessous : la hauteur des constructions ne doit pas excéder 20 m à l'égout ou à l'acrotère dans le cas d'une toiture-terrasse, hors édicules, installations techniques, cheminées, pylônes, supports de lignes électriques ou d'antennes.



10.2.3 - Pour les installations et construction nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire, la hauteur maximale ne pourra dépasser 22 m en tout point par rapport au terrain naturel.

10.2.4 - La hauteur du château d'eau ne doit pas excéder 20 m au faîtage.

10.2.5 - En cas d'un étage en retrait, celui-ci devra avoir un recul de 1,50 m minimum par rapport à toutes les façades, à l'exception des façades implantées sur les limites séparatives joignant l'alignement, une hauteur de 4 m maximum entre l'acrotère de la façade concernée et l'acrotère ou l'égout de l'étage en retrait. Cette distance de 1,50 m minimum sera mesurée perpendiculairement à la façade.

Nota 1 : la hauteur est mesurée à partir de la superficie de nivellement (voir schéma en annexe).

Nota 2 : la hauteur à l'acrotère est définie en annexe 1 du règlement.

ARTICLE UF 11 – ASPECT EXTERIEUR

11.1 – Les façades et les toitures

11.1.1 - Par leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, au site et au paysage.

Les matériaux tels que carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures.

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

11.1.3 - Les couvertures présentant un aspect de chaume, tôle ondulée, papier goudronné, sont interdites.

11.1.4 - Pour les extensions ou lors de modifications de façades, les baies créées devront respecter les proportions des baies existantes. Les matériaux employés devront s'harmoniser avec ceux existant sur le bâtiment.

11.1.5 - En cas de toitures en pente, celle-ci sera comprise entre 25 et 45°.

11.1.6 - Pour les toitures en zinc ou matériaux similaires, la pente ne devra pas dépasser 75°.

11.1.7 - Les lucarnes sont autorisées avec une largeur maximum de 2 m sur un linéaire de 40% maximum de la toiture.

11.1.8 - Les ouvrages et locaux techniques tels que les postes de transformation devront être intégrés aux bâtiments de façon harmonieuse ou traités de façon qualitative s'ils sont isolés.

11.2 - Clôtures

11.2.1 - Les clôtures sur les voies publiques dans les marges de reculement imposées en bordure de celles-ci et sur les limites séparatives ne pourront pas comporter de parties pleines à une hauteur de 1 m maximum. Les coffrets de type « boîtiers EDF-GDF » doivent s'intégrer de manière harmonieuse dans la composition des clôtures. Cette partie pleine pourra excéder 1 m de hauteur sur une longueur maximum de 1.50 m (boîtiers EDF, Télécom...).

Cette hauteur limite pourra être augmentée selon le site, le caractère de la construction, et pour certains ouvrages qui pourraient créer une nuisance sur la voie publique.

Il n'est pas fixé de hauteur pour les clôtures implantées en limites du domaine ferroviaire.

11.2.2 - Les piliers de portail d'entrée et de clôture ne pourront pas dépasser 2 m de hauteur. Les parties ajourées seront en bois ou en métal.

11.2.3 - Les clôtures sur les limites séparatives ne pourront pas excéder une hauteur de 2 m.

ARTICLE UF 12 – STATIONNEMENT

- Lors de toute opération de construction ou de transformation de locaux, toute place de parking supprimée devra être rétablie en plus des besoins nouveaux qu'entraîne la construction nouvelle et dont les normes minimales sont définies ci-après :
- Logements : 1 place/logement
- Bureaux : 40% de la surface hors œuvre nette (SHON)
- Ateliers d'une surface inférieure ou égale à 500 m² : 30% SHON
- Ateliers d'une surface supérieure à 500 m² : 30% SHON + aire de stationnement pour les livraisons
- Dépôts : 50% SHON
- Commerces : 60% SHON
- Artisanat : 1 place minimum par unité
- Foyers-logements, résidences étudiantes ou de tourisme : 1 place pour 5 chambres
- Toutes dispositions devront être prises pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres, de façon à ce que les opérations de chargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété.
- Dans un rayon de 150 m autour des gares (métro, tramway...), les normes de stationnement pour les constructions à destination autre que celle de logements sont réduites de 25%.
- Pour les immeubles de bureaux, les commerces et les équipements d'intérêt collectif, les constructions devront prévoir 1 m² pour 100 m² SHON d'aire de stationnement pour les cycles et les deux-roues.

ARTICLE UF 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1 – Les parties non bâties du terrain devront être plantées à raison d'un arbre par 100 m² d'espace non construit.

13.2 – Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables aux emprises strictement affectées à l'exploitation des installations ferroviaires.

13.3 - Les arbres remarquables figurant au document graphique sont protégés au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme.

ARTICLE UF.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de COS.

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Châtillon

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 4 juillet 2007
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 9 avril 2013*

ZONE UF

La zone UF est composée du secteur UFa dont les dispositions diffèrent à l'article 2.

ARTICLE UF 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- L'implantation des bâtiments à destination d'habitation et leurs annexes, à l'exception de ceux autorisés à l'article 2 ;
- L'entreposage de ferrailles, de matériaux, de combustibles solides excepté pour le service public ferroviaire, ainsi que les entreprises de cassage de voitures et la transformation de matériaux de récupération.

ARTICLE UF 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment autorisés :

- les constructions à destination d'habitation à condition qu'elles soient destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements existants ou autorisés.
- les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers, ainsi qu'aux aménagements paysagers.
- la réhabilitation, la reconstruction ou l'extension mesurée des bâtiments à destination d'habitation, à condition que la SHON totale soit au plus égale à la SHON existante à la date d'approbation du PLU, augmentée de 10%.

Sont en outre autorisées dans le secteur UFa :

- les constructions à destination d'habitation, à condition qu'elles soient destinées à une occupation temporaire telle que résidences de tourisme, foyers-logements, à destination notamment des étudiants.

RAPPEL :

Isolement acoustique des bâtiments contre les bruits aux abords des transports terrestres

Il est rappelé qu'aux abords des voies répertoriées par l'arrêté préfectoral du 9 mai 2000, toute construction doit comporter un isolement acoustique conforme à la réglementation en vigueur. Pour y satisfaire, le constructeur devra se reporter aux documents joints dans la partie annexes du PLU.

Carrières

A l'intérieur de la zone où figurent d'anciennes carrières, définie par l'arrêté préfectoral du 27 janvier 1986, les projets de construction font l'objet d'un avis de l'Inspection Générale des Carrières. Les permis de construire peuvent être soumis à l'observation de règles techniques spéciales ou être refusées en application des dispositions de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme.

ARTICLE UF 3 - ACCES ET VOIRIE

3.1 - Accès

- ◇ Les accès aux établissements seront étudiés de manière à permettre aux véhicules d'entrer et de sortir sans manœuvre.
- ◇ Aucune règle ne s'impose aux ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation de la voirie et des réseaux publics d'infrastructure (postes de transformations, etc.)

3.2 - Voirie

- ◇ Les voies publiques ou privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité. Elles doivent être adaptées à l'importance ou à la destination des opérations qu'elles desservent.
- ◇ Les voies privées nouvelles se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour. L'aménagement de l'aire de demi-tour devra être conçu pour consommer la moindre superficie du terrain tout en permettant une manœuvre simple.
- ◇ Les voies en impasse nouvelles, n'ayant pas d'aire de retournement ou possédant des caractéristiques ne permettant pas le passage des véhicules de ramassage des ordures ménagères, doivent prévoir un aménagement adapté au stockage des ordures ménagères, facilement accessible de la voie publique.

ARTICLE UF 4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1 - Eau

Toute construction à usage d'habitation ou d'activité doit être raccordée au réseau public d'eau potable.

4.2 - Assainissement

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des normes édictées dans le règlement d'assainissement départemental (annexe 6.7 du dossier).

4.2.1 - Eaux usées :

- ◇ Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement.
- ◇ Toutefois, dans les zones relevant d'un assainissement non collectif mentionnées à l'article L.2224-10 du code général des collectivités territoriales, lorsqu'elles existent, la réalisation d'un dispositif d'assainissement autonome pourra être autorisée conformément à la réglementation en vigueur.

- ◇ Dans les zones d'assainissement collectif, toute construction ou installation nouvelle ou existante doit obligatoirement être raccordée au réseau destiné à recevoir les eaux usées domestiques, réseau établi sous la voie publique soit directement soit par l'intermédiaire de voies privées ou de servitudes de passage (cf. article L 33 du Code de la Santé Publique).
- ◇ Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales. Par mesure de sécurité, le branchement privé devra être équipé d'un dispositif de type clapet anti-retour afin d'empêcher le reflux des eaux usées à l'intérieur de la propriété.
- ◇ Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement.

4.2.2 - Eaux pluviales

- ◇ Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, conformément aux articles 640 et 641 du Code Civil :
 - Les aménagements réalisés sur un terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur. Les eaux pluviales rejetées doivent respecter l'objectif de qualité du milieu récepteur.
 - En l'absence de réseau, ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales (et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété) sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.
- ◇ D'autre part, toute construction nouvelle sur un terrain de plus de 1000 m² raccordée au réseau public d'assainissement devra faire l'objet d'une rétention à la parcelle des eaux de ruissellement, de façon à ne pas dépasser un débit de fuite de plus de 2 litres/seconde/hectare. De manière à limiter ces apports, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif, des techniques alternatives aux réseaux devront être privilégiées (noues, chaussées réservoirs, fossés drainant, bassins...).
- ◇ En cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante, le projet ne doit pas aggraver la situation au regard de l'imperméabilisation des sols. Des dispositifs appropriés peuvent être recherchés afin d'assurer la maîtrise des débits et l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement, en se rapprochant des normes édictées ci-dessus.
- ◇ Les eaux pluviales ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux usées. Par mesure de sécurité, le branchement privé devra être équipé d'un dispositif de type clapet anti-retour afin d'empêcher le reflux des eaux usées à l'intérieur de la propriété.

4.3 – Réseaux divers

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

- ◇ Pour toute construction ou extension de réseaux (aériens, électriques, télécom, vidéo...), la technique discrète (en souterrain ou posé en façade pour la basse tension) sera privilégiée chaque fois qu'il n'y aura pas d'impossibilité technique et sera obligatoire pour les constructions neuves.

4.4 – Collecte des ordures

Pour toute construction ou groupe de constructions supérieur à trois logements ou à 200 m² SHON, un local destiné au tri sélectif des ordures ménagères et/ou des déchets industriels banals doit être aménagé.

Les conteneurs en attente de la collecte doivent pouvoir être facilement accessibles depuis le domaine public, sans empiéter sur celui-ci, et devront être disposés en limite de parcelle.

Nota : Le local de stockage devra être conforme aux prescriptions de l'article 77 du règlement sanitaire départemental des Hauts de Seine.

ARTICLE UF 5 – CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UF 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES EXISTANTES OU FUTURES ET AUX VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES EXISTANTES OU FUTURES

6.1 - Les constructions pourront s'implanter à l'alignement ou en recul de 5 m minimum. Dans le cas de voies privées, la limite d'emprise de celles-ci se substitue à l'alignement.

Nota : Les saillies sur l'alignement sont autorisées. Elles devront faire l'objet d'une autorisation à solliciter en mairie. Leurs dimensions maximum fixées en fonction de leur nature sont définies par l'arrêté réglementaire en vigueur dans le département.

6.2 - La réhabilitation, la modification, l'extension des façades et la surélévation des bâtiments, dont l'implantation ne respecte pas le recul de 5 m, est autorisée à condition que ces transformations n'entraînent pas une augmentation d'emprise au sol dans le reculement.

6.3 - Pour les constructions neuves d'habitat, de bureaux, de commerces et d'artisanat, les propriétés situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 7 m de longueur formant des angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.

6.4 - Cas particulier : un recul pourra être imposé ou augmenté si une construction nouvelle doit être implantée à proximité d'un arbre de qualité ou identifié comme remarquable.

6.5 – Les constructions et installations du service public ferroviaire pourront être implantées soit à l'alignement des voies soit en retrait avec un minimum de 2 m.

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

7.1 - Par rapport aux limites séparatives (à l'intérieur de la zone UF) :

Les constructions sont autorisées :

- sur les limites séparatives, si la façade sur la limite ne comporte pas de baies, et sauf dans le cas mentionné à l'article 7.2 ;
- en retrait de ces limites ; dans ce cas, la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives devra être au moins égale à 3 m.

7.2 - Par rapport aux limites séparant un terrain situé en zone UF d'un autre terrain situé dans une autre zone urbaine :

Les constructions sur ces limites sont interdites. Elles devront s'en écarter d'une distance égale :

- à la hauteur de la façade intéressée, avec un minimum de 8 m, si celle-ci comporte des baies principales, cette distance étant mesurée normalement à la façade ;
- à la moitié de ladite hauteur, avec un minimum de 6 m ; dans le cas contraire, cette distance étant mesurée normalement à la limite.

Nota 1

Les constructions pourront être implantées à des distances moindres que celles définies ci-dessus, lorsque les propriétaires voisins s'obligent réciproquement à créer une servitude dite « de cour commune » propre à respecter l'article UF 8. En l'absence d'accord amiable, il pourra être fait application des dispositions de l'article L.471-1 du Code de l'Urbanisme.

Nota 2

Pour les murs pignons supportant des toitures à une ou deux pentes, la hauteur de la construction est mesurée depuis le sol naturel jusqu'au point médian situé entre le faitage et l'égout du toit.

Nota 3

Dans le cas d'une implantation autorisée sur les limites séparatives, seules les façades aveugles de la construction sont permises sur ces limites. Dans ce cas, uniquement les pavés de verre sont autorisés.

ARTICLE UF 8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UN MEME TERRAIN

8.1 – Est autorisée, sur une même propriété, la construction de plusieurs bâtiments non contigus, à condition qu'en tout point de chaque façade, la distance mesurée normalement à celle-ci et la séparant d'une façade d'un autre bâtiment, soit au moins égale à :

- la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 8 m, si la façade la plus basse comporte des baies principales,
- la hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 8 m, si cette dernière ne comporte pas de baies principales et que la façade la plus haute en comporte,
- au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 4 m, si les deux façades ne comportent pas de baies principales.

8.2 - Exceptions

Les types d'occupation et d'utilisation des sols suivants ne sont pas assujettis à la règle UF 8 :

- les ouvrages et locaux techniques tels que les postes de transformation électrique, massifs de ventilation et édicules des ascenseurs et escaliers de parkings enterrés ;
- les constructions de moins de 20 m² et de moins de 2.20 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel ;
- les constructions et installations du service public ferroviaire.

ARTICLE UF 9 – EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UF 10 – HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

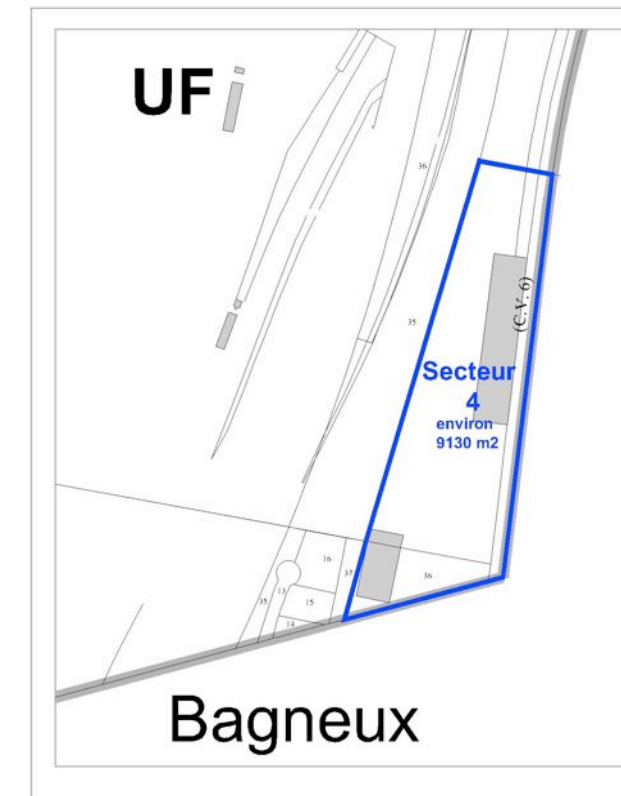
10.1 – Hauteur relative

A l'exception des frontons de lucarnes disposés sur les rampants de toiture, lorsque le bâtiment est construit en bordure d'une voie publique, la hauteur d'une construction doit être inférieure ou égale à la distance horizontale de tout point du bâtiment projeté au point le plus proche de l'alignement opposé actuel ou futur ($H \leq L$).

10.2 – Hauteur maximale

10.2.1 - La hauteur des constructions ne doit pas excéder 15 m à l'égout, hors édicules, installations techniques, cheminées, pylônes, supports de lignes électriques ou d'antennes, soit R+4+combles ou R+4+étage en retrait ou 16 m à l'acrotère dans le cas d'une toiture-terrasse.

10.2.2 – En secteur délimité sur le document graphique ci-dessous : la hauteur des constructions ne doit pas excéder 20 m à l'égout ou à l'acrotère dans le cas d'une toiture-terrasse, hors édicules, installations techniques, cheminées, pylônes, supports de lignes électriques ou d'antennes.



10.2.3 - Pour les installations et construction nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire, la hauteur maximale ne pourra dépasser 22 m en tout point par rapport au terrain naturel.

10.2.4 - La hauteur du château d'eau ne doit pas excéder 20 m au faitage.

10.2.5 - En cas d'un étage en retrait, celui-ci devra avoir un recul de 1,50 m minimum par rapport à toutes les façades, à l'exception des façades implantées sur les limites séparatives joignant l'alignement, une hauteur de 4 m maximum entre l'acrotère de la façade concernée et l'acrotère ou l'égout de l'étage en retrait. Cette distance de 1,50 m minimum sera mesurée perpendiculairement à la façade.

Nota 1 : la hauteur est mesurée à partir de la superficie de nivellement (voir schéma en annexe).

Nota 2 : la hauteur à l'acrotère est définie en annexe 1 du règlement.

ARTICLE UF 11 – ASPECT EXTERIEUR

11.1 – Les façades et les toitures

11.1.1 - Par leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, au site et au paysage.

Les matériaux tels que carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures.

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

11.1.3 - Les couvertures présentant un aspect de chaume, tôle ondulée, papier goudronné, sont interdites.

11.1.4 - Pour les extensions ou lors de modifications de façades, les baies créées devront respecter les proportions des baies existantes. Les matériaux employés devront s'harmoniser avec ceux existant sur le bâtiment.

11.1.5 - En cas de toitures en pente, celle-ci sera comprise entre 25 et 45°.

11.1.6 - Pour les toitures en zinc ou matériaux similaires, la pente ne devra pas dépasser 75°.

11.1.7 - Les lucarnes sont autorisées avec une largeur maximum de 2 m sur un linéaire de 40% maximum de la toiture.

11.1.8 - Les ouvrages et locaux techniques tels que les postes de transformation devront être intégrés aux bâtiments de façon harmonieuse ou traités de façon qualitative s'ils sont isolés.

11.2 - Clôtures

11.2.1 - Les clôtures sur les voies publiques dans les marges de reculement imposées en bordure de celles-ci et sur les limites séparatives ne pourront pas comporter de parties pleines à une hauteur de 1 m maximum. Les coffrets de type « boîtiers EDF-GDF » doivent s'intégrer de manière harmonieuse dans la composition des clôtures. Cette partie pleine pourra excéder 1 m de hauteur sur une longueur maximum de 1.50 m (boîtiers EDF, Télécom...).

Cette hauteur limite pourra être augmentée selon le site, le caractère de la construction, et pour certains ouvrages qui pourraient créer une nuisance sur la voie publique.

Il n'est pas fixé de hauteur pour les clôtures implantées en limites du domaine ferroviaire.

11.2.2 - Les piliers de portail d'entrée et de clôture ne pourront pas dépasser 2 m de hauteur. Les parties ajourées seront en bois ou en métal.

11.2.3 - Les clôtures sur les limites séparatives ne pourront pas excéder une hauteur de 2 m.

ARTICLE UF 12 – STATIONNEMENT

- Lors de toute opération de construction ou de transformation de locaux, toute place de parking supprimée devra être rétablie en plus des besoins nouveaux qu'entraîne la construction nouvelle et dont les normes minimales sont définies ci-après :
- Logements : 1 place/logement
- Bureaux : 40% de la surface hors œuvre nette (SHON)
- Ateliers d'une surface inférieure ou égale à 500 m² : 30% SHON
- Ateliers d'une surface supérieure à 500 m² : 30% SHON + aire de stationnement pour les livraisons
- Dépôts : 50% SHON
- Commerces : 60% SHON
- Artisanat : 1 place minimum par unité
- Foyers-logements, résidences étudiantes ou de tourisme : 1 place pour 5 chambres

- Toutes dispositions devront être prises pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres, de façon à ce que les opérations de chargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété.
- Dans un rayon de 150 m autour des gares (métro, tramway...), les normes de stationnement pour les constructions à destination autre que celle de logements sont réduites de 25%.
- Pour les immeubles de bureaux, les commerces et les équipements d'intérêt collectif, les constructions devront prévoir 1 m² pour 100 m² SHON d'aire de stationnement pour les cycles et les deux-roues.
- Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les cycles et deux-roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.

ARTICLE UF 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1 – Les parties non bâties du terrain devront être plantées à raison d'un arbre par 100 m² d'espace non construit.

13.2 – Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables aux emprises strictement affectées à l'exploitation des installations ferroviaires.

13.3 - Les arbres remarquables figurant au document graphique sont protégés au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme.

ARTICLE UF.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de COS.



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

www.societedugrandparis.fr