NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Société du Grand Paris

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

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

PIÈCE **1.1.8**

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de **Bagneux**

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 Bagneux 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 26
4.2.3 Les contraintes réglementaires 27
4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables 27
4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement 27
4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné 29
4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité 29
4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet 29
4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet 30

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune 43

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 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de BAGNEUX, 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 1er 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 BAGNEUX 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 BAGNEUX est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 31 janvier 2006.

Ainsi, le document d'urbanisme de BAGNEUX 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 BAGNEUX 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 Bagneux a fait l'objet d'une procédure de mise en compatibilité dans le cadre du prolongement de la ligne M4 du métro, déclaré d'utilité publique le 11 décembre 2012, et d'une procédure de modification approuvée par délibération du Conseil Municipal le 28 Mai 2013.

Ces évolutions ont porté sur certaines dispositions visées par la présente procédure de mise en compatibilité, sans en remettre en cause le contenu et sans toutefois créer de nouveaux points d'incompatibilité. Ainsi les dispositions prévues par la présente procédure demeurent inchangées.

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

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

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d’urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

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

2.1.2 Champ d'application

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

Au vu des textes[1], 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 BAGNEUX. **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 BAGNEUX. 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 BAGNEUX 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'État****.*

[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 BAGNEUX.

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 BAGNEUX 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 1er janvier 2013.

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

2.4.2 Article R. 123-23

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

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

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

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

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

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

2.4.3 Autres dispositions

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

2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

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

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

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

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

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

3 Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.1 Le programme d'ensemble

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

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

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

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

Le programme comprend les liaisons suivantes :

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

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

La ligne rouge est constituée des principales liaisons fonctionnelles suivantes :

- une liaison de rocade desservant les secteurs denses de proche couronne dans le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine et le nord de la Seine-Saint-Denis, et permettant le désenclavement de territoires tels que ceux situés à l'est de la Seine-Saint-Denis ;

- au nord-est, une liaison assurant notamment la desserte des plates-formes aéroportuaires et des bassins d'emplois de Roissy et du Bourget, pour les relier efficacement aux grands pôles d'activité de la Plaine Saint-Denis et du territoire nord des Hauts-de-Seine, ainsi qu'au quartier d'affaires de La Défense.

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

Une ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel :

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

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

Une ligne verte Orly – Versailles – Nanterre :

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

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

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

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

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

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

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

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

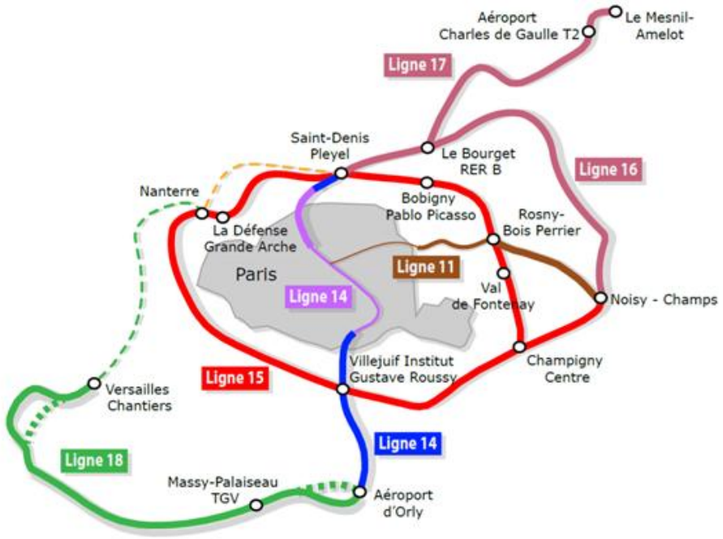
La taille du nouveau réseau impose par ailleurs de disposer de plusieurs installations de maintenance, dédiées à une ligne ou une portion de ligne. Les installations nécessaires sont de trois types :

- sites de maintenance et de remisage des trains (SMR) : ces sites assurent la maintenance en atelier du parc de matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement d'organes) ainsi que le lavage et le remisage des trains. Ils peuvent également accueillir des fonctions rattachées à l'exploitation des lignes (poste de commandement centralisé, encadrement opérationnel de la ligne, …) ;

- centres de dépannage rapide des trains (CDR) : ces centres, situés en extrémité de ligne lorsque le SMR est éloigné géographiquement, permettent de réaliser les dépannages rapides des trains sans perte de temps due aux trajets des trains jusqu'au SMR ;

- sites de maintenance des infrastructures (SMI) : ces sites assurent les besoins de maintenance patrimoniale des voies et des équipements fixes du système de transport – traction, basse tension, signalisation, automatismes de conduite, courants faibles, équipements électromécaniques. Ils peuvent le cas échéant être regroupés avec les sites de maintenance et de remisage des trains.

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



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3.2 Les gares

Les gares se composent de deux parties :

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

2. La partie émergente de la gare qui constitue le bâtiment voyageur dont les dimensions varient entre 200 m² et 2 000 m² selon l'importance de la gare en matière de flux voyageurs et le contexte urbain existant et/ou futur.

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

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

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

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

3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

La réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 mètres entre deux puits d'accès aux secours, ou entre un puits d'accès aux secours et une gare. Il s'agit d'ouvrages situés préférentiellement sur la voirie publique et raccordés au tunnel. Ces accès représentent une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs des puits ont une profondeur supérieure à 30 mètres, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard. Entre deux gares, les ouvrages d'accès aux secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont en règle générale mutualisés. Les grilles de rejet des fumées occupent une surface au sol pouvant varier entre 20 m² et 40 m².

- Les postes de ventilation seront réalisés tous les 800 mètres environ et représenteront une emprise au sol d'environ 50 mètres carrés. Ces postes de ventilation seront soit intégrés aux gares, soit réalisés en souterrain avec installation de grilles au sol.

- Les accès pompiers devront être réalisés au minimum tous les 800 mètres également. Il s'agit d'ouvrages situés préférentiellement sur la voirie publique et raccordés au tunnel. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés.

- Les accès aux ouvrages d'épuisement[2] devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés, sans élévation par rapport au niveau du sol.

- Les postes de redressement[3] 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 Bagneux

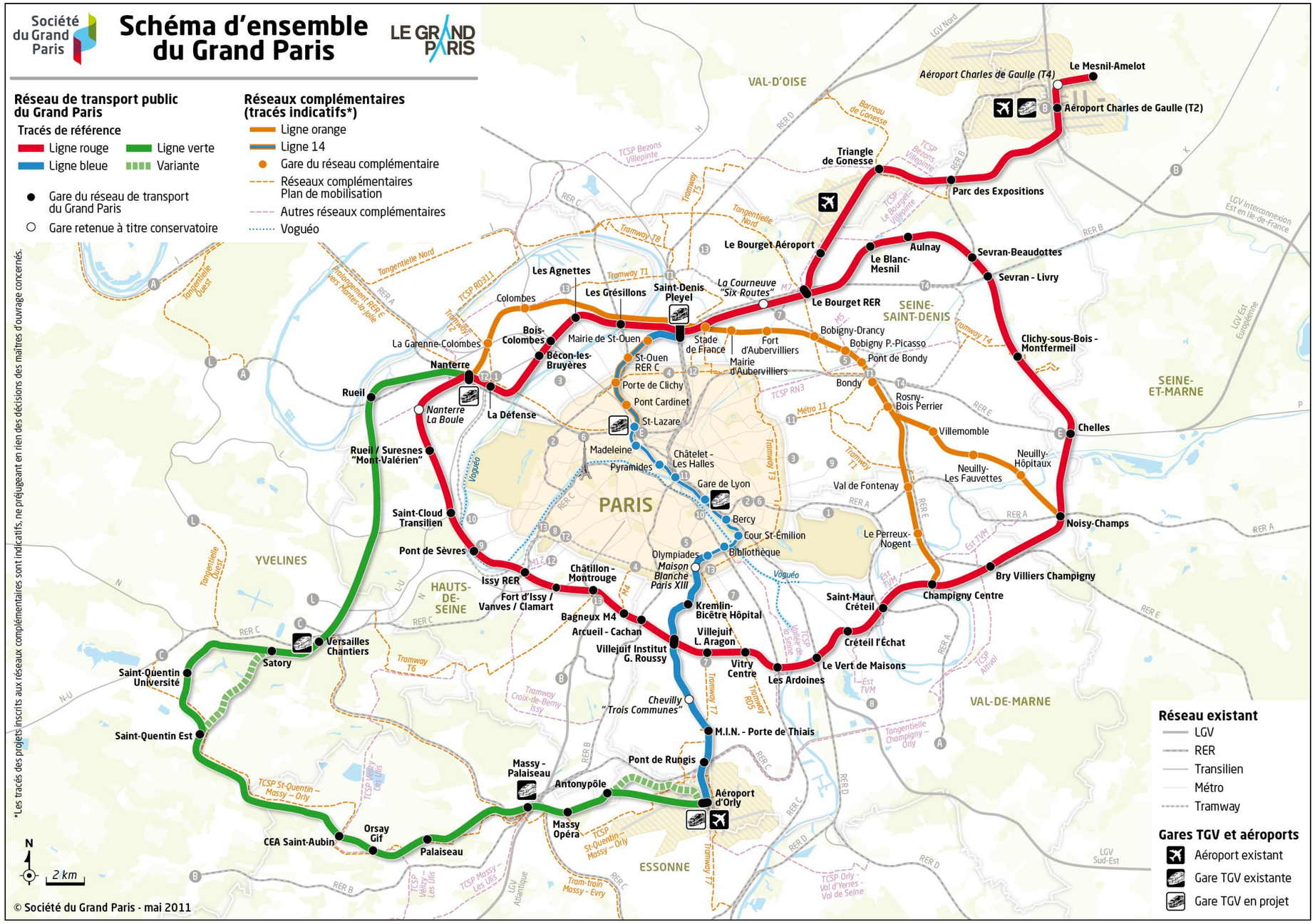
Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de BAGNEUX, dans sa partie Nord, sur une longueur totale d'environ 1,4 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris entre l'avenue Marx Dormoy (en limite de Montrouge) et l'avenue Aristide Briand (en limite de Cachan). Cette section traverse en souterrain le cimetière parisien de Bagneux et les quartiers Henri Wallon et Champ des Oiseaux.

- Une nouvelle émergence de gare « Bagneux – M4 » et son emprise en souterrain, situées à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur (rond-point des Martyrs de Châteaubriant).

- Le territoire est également concerné par des ouvrages techniques annexes, situés à l'angle Nord-Ouest du cimetière parisien de Bagneux, rue Jean Marin Naudin et au Parc Robespierre.

[2] Un poste, ou ouvrage d'épuisement est destiné à recueillir les eaux d'infiltration du tunnel pour les rejeter dans le réseau d'assainissement local, c'est le point le plus bas du tracé.
[3] Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fournit par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.



Le programme : le réseau Grand Paris Express

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

4.1 Les documents supra-communaux

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

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

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

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

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

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

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

La ville de BAGNEUX 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 BAGNEUX sur une longueur totale d'environ 1,4 kilomètre.

Rappelons que le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure de transport courante en tunnel.
- D'autre part, par la gare « Bagneux – M4 » à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur (rond-point des Martyrs de Châteaubriant).
- Le territoire est également concerné par trois ouvrages techniques annexes, situés à l'angle Nord-Ouest du cimetière parisien de Bagneux, rue Jean Marin Naudin et dans le Parc Robespierre.

Le projet est implanté sur sept zones distinctes du PLU de la ville de BAGNEUX : six zones urbaines et une zone naturelle.

Rappelons également qu'en prévision de l'implantation du terminus de la ligne 4 du métro aux abords du rond-point des Martyrs de Châteaubriant, la Zone d'Aménagement Concerté *« Victor Hugo »* a été créée pour permettre à la commune d'engager la réalisation d'un projet d'urbanisme ambitieux sur ce secteur.

Cette ZAC a été intégrée dans le PLU par une modification approuvée par délibération du conseil municipal du 15 janvier 2008. Elle a, par la suite, été remaniée pour élargir son périmètre et en y intégrant les principes de construction d'un éco-quartier et pour renforcer la redynamisation urbaine autour du futur pôle multimodal aux abords du rond-point des Martyrs de Châteaubriant en préfiguration de l'arrivée du réseau de transport public du Grand Paris. Ces évolutions ont été actées par la révision simplifiée n°1 approuvée le 31 mai 2011 par délibération du Conseil municipal et la création de la « ZAC Ecoquartier Victor Hugo » le 27 septembre 2011.

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, cette ZAC, intégrée dans le PLU, est régie par le règlement des secteurs UBvh et UCvh. Le secteur UCvh est directement concerné par le projet.

4.2.1.1 Le secteur UBa de la zone UB

La première zone urbaine traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain est la zone UB, uniquement concernée pour son secteur UBa, sur 80 m environ :

- D'une part, en limite Nord, à l'intersection des avenues Marx Dormoy et Jean Jaurès.
- D'autre part, en limite Est de la commune, entre la rue de la Bièvre et l'avenue Aristide Briand (RD 920).

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une *« **zone dont la vocation principale est d'accueillir des activités économiques**. Le secteur UBa est situé principalement le long de la RN 20, il s'agit essentiellement d'un secteur d'activités économiques où le confortement des bâtiments d'habitation est autorisé »*.

4.2.1.2 Les secteurs UCa et UCvh de la zone UC

Cette deuxième zone urbaine est la plus fortement impactée par le projet (590 m environ), à la fois :

- Par une section de l'infrastructure courante en souterrain, en secteur UCa, entre la rue Jean-Marin Naudin et le passage Châteaubriant, puis sur une courte section avenue Henri Barbusse (rond-point des Martyrs de Châteaubriant) et enfin, entre la rue de Verdun et la rue de la Bièvre. Ce secteur accueille également une partie des emprises souterraines de la gare.
- Par une section de l'infrastructure courante en souterrain en secteur UCvh, entre le passage de Châteaubriant et la rue de Verdun.
- Par l'implantation de la future gare (et son emprise souterraine) au sein du secteur UCvh, au rond-point des Martyrs de Châteaubriant, à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur.
- Par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes en secteur UCa, situés rue Jean Marin Naudin et dans le Parc Robespierre.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UC est une « ***zone à caractère d'habitat collectif semi dense*** *où des bâtiments hauts sont construits en ordre discontinu. Elle comprend plusieurs secteurs :*

Un secteur UCa : qui correspond à un site d'habitat collectif dense composé de bâtiments hauts discontinus. [...]

Un secteur UCvh : qui correspond à des îlots situés aux abords du futur métro et qui font l'objet d'une ambitieuse opération de renouvellement urbain ».

On soulignera donc, d'emblée, que **le secteur UCvh a été conçu pour tirer parti du projet motivant la présente mise en compatibilité du PLU**.

4.2.1.3 Le secteur UDa de la zone UD

Cette troisième zone est concernée par une courte section de l'infrastructure courante en souterrain (40 m environ) en limite Est de la commune, au croisement de la rue du Docteur Charcot et de l'avenue Aristide Briand.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « ***zone d'habitat peu dense, de petits parcellaires, de constructions de type pavillonnaire*** *réalisées en ordre discontinu dans laquelle sont admis de petits immeubles d'habitation de type collectif. Elle comprend un secteur UDa, un secteur UDb et un secteur UDc se caractérisant par une densité légèrement supérieure »*.

4.2.1.4 La zone UE

La zone urbaine UE traversée par la section courante de l'infrastructure en souterrain (sur 110 m environ) se situe au Nord de la commune, le long du Cimetière parisien de Bagneux, entre l'avenue Henri Ravera et la rue Jean Marin Naudin.

Il s'agit, comme la précédente, d'une « ***zone d'habitat de type pavillonnaire de faible densité***. *Elle peut accueillir des constructions de forme pavillonnaire isolées ou groupées. Les immeubles d'habitation de type collectif et les activités nuisantes sont exclus »*.

4.2.1.5 Le secteur UFa de la zone UF

Cette zone, concernée uniquement par le secteur UFa, est simplement impactée par une section de l'infrastructure courante en souterrain sous l'avenue Marx Dormoy (sur 10 m environ), à la pointe Nord-Ouest de la commune.

Notons également que le secteur UFa est aussi concerné par une partie des emprises souterraines de la gare de Châtillon-Montrouge.

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé qu'il s'agit d'une « ***zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts et d'activités tertiaires*** *»*.

En son sein, le secteur UFa *« correspond aux principaux secteurs à vocation d'industrie de la commune le long des voies ferrées »*.

4.2.1.6 La zone UL

Cette zone se retrouve ici au cœur des secteurs UCa et *« correspond aux* ***principaux secteurs à vocation d'équipements*** *»*.

Cette zone UL délimite un périmètre à l'intérieur des immeubles collectifs entre la rue Claude Debussy et le passage Châteaubriant. L'infrastructure courante en souterrain la traverse sur 80 m environ.

4.2.1.7 La zone N

Il s'agit de la **zone naturelle** du PLU de BAGNEUX. Elle couvre notamment toute l'emprise du Cimetière parisien de Bagneux. Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une *« zone à protéger contre toute urbanisation du fait de la qualité du site »*.

Cette zone est concernée par une section de l'infrastructure courante en souterrain, sur environ 650 m. Elle accueille également un ouvrage technique annexe à l'angle Nord-Ouest du cimetière parisien de Bagneux.

Notons que les travaux envisagés dans le cadre du projet de réseau de transport public du Grand Paris ne porteront pas atteinte à la qualité paysagère du cimetière, également protégé pour des enjeux paysagers.

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet n'impacte aucun Espace Boisé Classé.

Par contre, il traverse en souterrain plusieurs emplacements réservés :

- D'une part, l'emplacement réservé n°105 au bénéfice de la RATP, au Nord de l'avenue Henri Barbusse, à proximité de la future gare : *« espaces et installations liés à l'arrivée de la ligne de métro n°4 »*.
- D'autre part, l'emplacement réservé n°6 : *« alignements au Sud de l'avenue Marx Dormoy pour élargir la voie à 18 mètres »* dont le bénéficiaire est le Département des Hauts-de-Seine.

En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces emplacements réservés, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 mètres), si bien qu'il ne remet nullement en cause la destination de ces emplacements réservés.

Le long de la rue de Verdun et à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur, **le tracé traverse également des polygones de constructibilité figurant sur le document graphique sous l'intitulé : *« emprise au sol maximale constructive au-dessus du sol »* déclinés en îlots** : les îlots UCvh 6, 7 et 8.

Une fraction de l'emprise de la future gare est également incluse dans l'îlot UCvh 7.

Pour ces ilots, les dispositions réglementaires reposent sur le principe de polygones de constructibilité mentionnés sur le document graphique, les constructions pouvant s'implanter librement à l'intérieur de ces polygones à condition de respecter les règles de hauteur fixées dans le document écrit (hauteur totale maximale autorisée : 27m).

Enfin, on notera pour mémoire que le tracé en souterrain, ainsi que les deux ouvrages techniques annexes, sont concernés par deux ***« espaces paysagers protégés »*** qui couvrent, d'une part, les emprises du Cimetière parisien de Bagneux et, d'autre part le Parc Robespierre au Sud de la rue de Verdun.

Le rapport de présentation précise : *« les espaces paysagers protégés au titre de l'article L 1213-1.7° du code de l'urbanisme correspondent aux espaces verts, boisés ou engazonnés qui présentent un intérêt particulier sur le plan du paysage et de l'environnement ».*

Le tracé en souterrain n'aura pas d'incidence sur ces éléments de surface.

Les deux ouvrages techniques annexes, situés à l'angle Nord-Ouest du cimetière et dans le Parc Robespierre, par leur taille modeste, ne remettront pas en cause ces éléments paysagers protégés.

4.2.3 Les contraintes réglementaires

4.2.3.1 Les servitudes d'utilité publique

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

- Monument historique inscrit et périmètre de protection de 500 m de rayon.
- Canalisation de gaz à haute pression en acier.
- Câble électrique souterrain à 63 Kv.
- Emissaire sud 2ème branche ∅ 2,75 m
- Emprise ferroviaire en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer.
- Zone de dégagement de l'aérodrome du Bourget.
- Zone de protection radioélectrique.
- Zone de protection de l'aqueduc de dérivation des eaux de la Vanne et du Loing (à titre indicatif).

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

Néanmoins, pour l'émergence gare de Bagneux – M4 et les ouvrages techniques annexes, les servitudes de surface sont également à prendre en compte.

Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions imposées par ces servitudes 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 le Périmètre de Prévention des Risques de mouvement de terrain liés aux anciennes carrières.

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

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

L'orientation n°5 du PADD *« Poursuivre la restructuration et le réaménagement des abords de la RD 920 et favoriser le renouvellement urbain a proximité du site retenu pour l'arrivée du métro ».*

Le texte précise notamment : *« à proximité du site retenu pour l'arrivée du Métro, mettre en place les conditions de réalisation d'une opération de renouvellement urbain de qualité permettant d'apporter une réponse aux besoins en logements, d'améliorer le niveau d'équipements et de services et de créer des espaces publics agréables et conviviaux en organisant mieux le partage de la voirie entre les voitures, les piétons et les deux roues ».*

Toutefois, la justification de cette orientation figurant dans la Rapport de Présentation renvoie au réseau Arc Express :

« Le niveau de desserte par les transports en commun connaitra une très forte amélioration dans les prochaines années avec l'arrivée du métro, et à plus long terme la création d'une gare sur le futur réseau Arc Express. Avec la réalisation de ces deux projets le site de la ZAC Victor Hugo bénéficiera d'un très bon niveau de desserte aussi bien vers Paris que sur les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne. »

Le texte du PADD n'évoque pas expressément le projet « Arc Express », il n'y a donc pas lieu de modifier cette pièce du dossier de PLU qui n'est pas remise en cause par ce dernier.

En effet, seul le rapport de présentation fait référence au projet « Arc Express » et, le présent dossier de mise en compatibilité du PLU, qui vient compléter le rapport de présentation, apporte les compléments d'actualisation nécessaires.

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Parmi les Orientations Particulières d'Aménagement relatives à certains secteurs du territoire communal, **l'orientation n°2 : *« le renouvellement urbain et la réalisation de l'éco-quartier Victor Hugo »* vise notamment le réaménagement des abords du Rond Point des Martyrs de Châteaubriant (futur terminus de la ligne n°4 de métro)**.

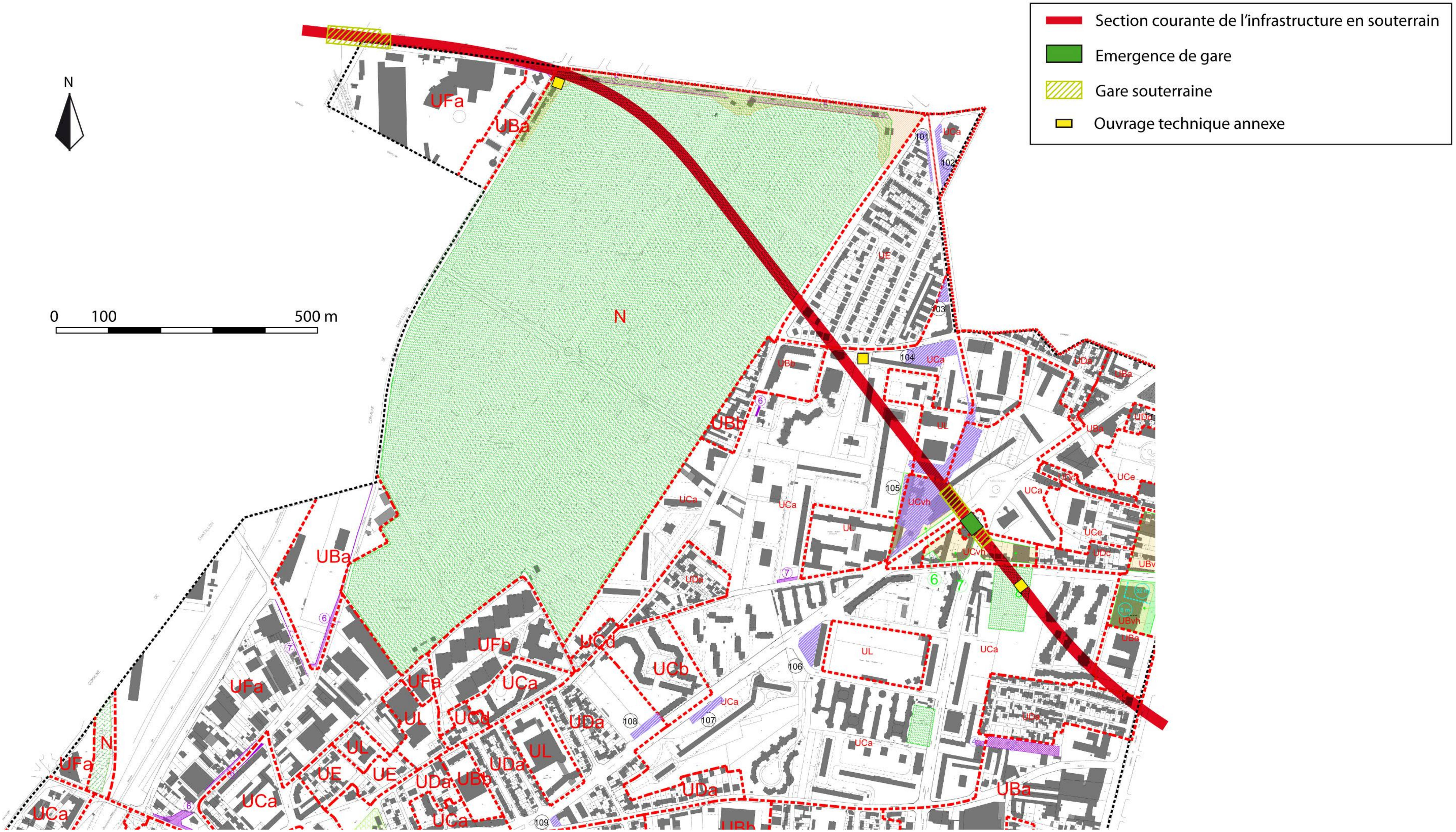
Le projet visera à la constitution, autour du métro, d'un quartier accueillant diverses fonctions et permettant de créer des espaces d'échanges et de convivialité.

*« Cette importante et ambitieuse opération de renouvellement urbain doit se traduire par la création d'un véritable éco-quartier, c'est-à-dire d'un quartier qui décline une véritable intensité urbaine **en s'appuyant sur la desserte en transports en commun (Métro ligne 4, à plus long terme un métro en rocade)**, qui soit économe en énergie et qui utilise les énergies renouvelables, qui fait la part belle aux espaces publics, et permet de protéger ou de réintroduire la biodiversité ».*

Il est indiqué que ce projet, actuellement à l'étude, se précisera dans les années à venir. Il pourrait inclure les éléments de programme suivants : l'aménagement des espaces publics avec la création d'une vaste place agréable et conviviale, aux abords de la future station de métro et du Rond Point des Martyrs de Châteaubriant, susceptible de jouer un rôle important à l'échelle du quartier ; la création d'un pôle bus au cœur de l'îlot gare ; la restructuration et le développement de commerces ; la construction éventuelle de logements, sous la forme de petites opérations d'habitations individuelles ou collectives, ou de bureaux.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avère donc au cœur du projet urbain décrit par cette orientation particulière d'aménagement. Il n'y a donc pas lieu, ici également, de faire évoluer cette pièce.

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



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

4.3 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 BAGNEUX 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 BAGNEUX 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, dans la partie consacrée au Transports en commun dans le chapitre « *3. L'organisation des déplacements* », le paragraphe consacré au métro en rocade Grand Paris Express sera complété par l'intégration du texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Bagneux – M4 » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

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

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

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

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

Présentation du projet sur la ville de BAGNEUX

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de BAGNEUX, dans sa partie Nord, sur une longueur totale d'environ 1,4 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris entre l'avenue Marx Dormoy (en limite de Montrouge) et l'avenue Aristide Briand (en limite de Cachan). Cette section traverse en souterrain le cimetière parisien de Bagneux et les quartiers Henri Wallon et Champ des Oiseaux.*
- *Une nouvelle gare « Bagneux – M4 » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) située à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur (rond-point des Martyrs de Châteaubriant).*
- *Le territoire est également concerné par des ouvrages techniques annexes, situés à l'angle Nord-Ouest du cimetière parisien de Bagneux, rue Jean Marin Naudin et dans le Parc Robespierre.*

Exposé des motifs des changements apportés*

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

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

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

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

4.3.3 Evolutions du 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 les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes[4], l'émergence de la gare de Bagneux – M4 ou les emprises souterraines des gares, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet et proposer des dispositions spécifiques pour les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » :

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

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

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

	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »* (aucune mention dans les dispositions générales ou dans l'annexe *« définitions »*, ni dans les articles 1 et 2). * **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.**	/

** La procédure de modification du PLU de Bagneux approuvée le 28 Mai 2013 a complété les définitions du règlement, en définissant les « Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » comme « des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif, culturel, médical, social, sanitaire et scolaire et des transports collectifs. »*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UB (secteur UBa)	**Art. 1**	L'article UB 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes : *« 1-3: Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.».* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet alinéa autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier. **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.**	/
	Art. 2	L'article UB 2 rappelle que *« toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessous), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement »*. En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé. **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**.	/

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
UC (secteurs UCa et UCvh)	**Art. 1**	L'article UC 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes : *« 1-1: L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation préalable.* *1-2 : Les dépôts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, déchets de toute nature, ainsi que les entreprises de cassage de voitures et la transformation de matériaux de récupération.* *1-3 : Les entrepôts* *1-4: Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.* *1-5 : L'implantation des dépôts d'hydrocarbures liés à des garages et stations services et l'extension de ceux existants.* *1-6 : L'aménagement et l'extension des postes de peinture et tôlerie dans les garages existants. »* Si les alinéas 1-2, 1-3 et 1-6 ne s'opposent pas au projet, les alinéas 1-1 et 1-4 doivent être examinés pour s'assurer de leur compatibilité avec le projet : - L'alinéa 1-1 interdit les ICPE soumises à autorisation préalable. Or, même si les ICPE soumises à déclaration ne sont pas interdites, il convient, pour les besoins du projet, d'autoriser également les ICPE soumises à autorisation. **Cet alinéa n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** - L'alinéa 1-4 interdit « les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ». Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet alinéa autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.**	**La rédaction insérée en fin du premier tiret de l'alinéa 1-1 est la suivante :** *« 1-1: L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation préalable hormis celles liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».*
	Art. 2	L'article UC 2 rappelle que *« toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessous), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement ».* **En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé.** Dans ce même article, l'alinéa 2-2 indique que sont autorisées *« l'implantation et l'extension des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration, à condition :* - *qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone (telles que boulangeries, laveries...),* - *qu'elles se conforment aux prescriptions édictées par la législation dont elles relèvent et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants. »* Cette rédaction autorise les ICPE et ne s'oppose donc pas au projet. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	/
	Art. 5	L'article UC 5 n'est pas réglementé. **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.**	**/**

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
UC (secteurs UCa et UCvh)	**Art. 6**	L'article UC 6 précise notamment : *« 6-8 En tous secteurs : les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. En cas d'implantation en retrait, la marge minimum de retrait est fixée à 0,50m ».* Ces dispositions offrent la souplesse nécessaire pour que les différentes composantes du projet de réseau de transport public du Grand Paris, y compris les infrastructures souterraines, puissent être implantées dans le respect de leurs contraintes techniques propres. **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.**	/
	Art. 7	Comme le précédent, l'article UC 7 définit un ensemble de prescriptions détaillées pour l'implantation des constructions. En secteurs UCa-UCb-UCc-UCd, les dispositions fixent des règles par rapport aux limites séparatives en distinguant, d'une part, les terrains situés le long de certains axes, et, d'autre part, les terrains ayant une largeur inférieure ou égale à 25 mètres de ceux ayant une largeur supérieure. En secteur UCvh, *« Les constructions peuvent être implantées librement à l'intérieur des polygones de constructibilité figurant sur le document graphique sous l'intitulé : « emprise au sol maximale constructive » ».* ***** En tout état de cause, ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours …) et plus encore, dans le secteur UCvh pour l'émergence gare de Bagneux. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**Compte tenu du libellé de l'article, le paragraphe « En secteur UCvh » est complété de la manière suivante :** *« Hors des polygones de constructibilité, les mêmes dispositions s'appliqueront pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
	Art. 9	L'article UC 9 stipule : *« L'emprise au sol des bâtiments, y compris les annexes, ne peut excéder 50% du terrain, déduction faite des surfaces destinées à des opérations de voirie (surfaces destinées aux voies d'accès aux constructions ou affectées aux parkings non couverts).* *(…)* *En secteur UCvh : Les constructions peuvent être implantées librement à l'intérieur des polygones de constructibilité figurant sur le document graphique sous l'intitulé : « emprise au sol maximale constructive ».* ****** Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires aux émergences gares du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**Le 1er paragraphe est complété de la manière suivante :** *« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100%. »* **Il en sera de même pour le paragraphe consacré au secteur UCvh est complété de la manière suivante :** *« Hors des polygones de constructibilité, les mêmes dispositions s'appliqueront pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
	Art. 10	L'article UC 10-2 dispose notamment que : *« En secteur UCa : La hauteur des constructions, hormis les pylônes supports de lignes électriques ou d'antennes, ne peut dépasser 20 mètres, sauf pour la partie de la zone située à l'est et à l'ouest de la rue François Laurent Gibon où la hauteur ne peut dépasser 12 mètres au faîtage. (…)* *En secteur UCvh : 24 mètres au point le plus haut. Toutefois au dessus de cette hauteur est autorisé un étage en attique d'une hauteur de 3 mètres maximum, en retrait de 3 m minimum par rapport au nu de la façade, l'ensemble étant limité à une hauteur totale de 27 mètres. »* Les dispositions de hauteur s'imposant dans les secteurs UCa et UCvh laissent une marge de hauteur suffisante pour les installations visées. **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**.	/

** La procédure de modification du PLU de Bagneux, approuvée le 28 Mai 2013 a fait évoluer la rédaction de l'article UC7. Cette évolution est sans incidences sur la présente procédure de mise en compatibilité.*

** * La modification du PLU de Bagneux du 28 Mai 2013 a fait évoluer la rédaction de l'article UC9. Cette évolution est sans incidences sur la présente procédure de mise en compatibilité.*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UC (secteurs UCa et UCvh)	Art. 12	L'article UC 12 précise : *« 12-1 : Lors de toute opération de construction neuve, ou de changement d'affectation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les caractéristiques et les normes sont définies en annexe.* *(…)* *12-2 : Lors d'une opération d'extension :* *Il est obligatoire de maintenir les places existantes (avec possibilité de les déplacer) à moins que les normes du paragraphe 12-1 soient respectées pour la SHON totale (existante et projetée),* *Les règles du paragraphe 12-1 ne s'appliquent que pour les SHON créées, sauf pour l'habitation dont les règles restent celles du paragraphe 12-1 lors de création de logements supplémentaires ».* Les dispositions de l'article 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **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.**	/
	Art. 13	L'article UC 13 indique : *« Au moins 50% de la superficie du terrain seront traités en espaces verts, avec un minimum d'un arbre par 200m² de terrain libre.* *Peuvent être considérées comme espaces verts et entrer dans le calcul de la superficie minimale, les toitures – terrasses engazonnées (celles-ci doivent être recouvertes d'une couche de terre végétale d'au moins 40 cm) et les dalles supérieures aménagées des équipements collectifs.* *Les espaces libres ou de circulation à vocation piétonnière et de caractère minéral peuvent également être comptabilisés dans ces surfaces.* *(…)* *En secteur UC vh : Au moins 10 % de la superficie du terrain seront traités en espaces verts. Ces espaces verts seront réalisés soit en pleine terre, soit sur dalle au niveau du sol ou à un niveau supérieur, recouverte d'un minimum de 50 cm de terre ».* * Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires aux émergences gares du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
	Art. 14	L'article UC 14 indique : *« 14-1 : En secteur UCa et UCc, le COS est fixé à 1.* *14-2 : En secteur UCb, le COS est fixé à 0,9.* *14-3 : Il n'est pas fixé de COS en UCd, UCe et UCvh.* *Le C.O.S. n'est pas applicable aux constructions ou aménagements des bâtiments à usage d'équipements publics et aux équipements d'infrastructure. »* Cet article n'exerce donc aucune contrainte sur le projet. **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**.	/

** La procédure de modification du PLU de Bagneux, approuvée le 28 Mai 2013 a fait évoluer la rédaction de l'article UC13. Cette évolution est sans incidences sur la présente procédure de mise en compatibilité.*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD (secteur UDa)	**Art. 1**	L'article UD 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes : *« 1-5: Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction. ».* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	L'article UD 2 rappelle que *« toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessous), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement ».* En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé. **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.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	Art. 1	L'article UE 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes : *« 1-5: Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction. ».* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	L'article UE 2 rappelle que *« toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessous), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement ».* En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé. **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.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UF (secteur UFa)	**Art. 1**	L'article UF 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes : *« 1-1 : Les installations classées sauf celles prévues à l'article 2-1.* *1-2 : Les bâtiments à usage d'habitation et leurs annexes, à l'exception des bâtiments prévus à l'article 2-2 et 2-3.* *1-3 : Les bâtiments à usage de commerce et leurs annexes.* *1-4 : Les dépôts non couverts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, déchets de toute nature, à l'exception de ceux qui sont nécessaires à l'exercice d'activités liées au service public ferroviaire, ainsi que les entreprises de cassage de voitures.* *1-5 : Les exploitations de carrières, les sablières, les centrales à béton, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ».* Si les alinéas 1-2, 1-3, 1-4, 1-6 et 1-7 ne s'opposent pas au projet, les alinéas 1-1 et 1-5 doivent être examinés pour s'assurer de leur compatibilité avec le projet : - L'alinéa 1-1 interdit les ICPE soumises à autorisation. Or, même si les ICPE soumises à déclaration ne sont pas interdites, il convient, pour les besoins du projet, d'autoriser également les ICPE soumises à autorisation. **Cet alinéa n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** - L'alinéa 1-5 interdit *« les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ».* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet alinéa autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.**	**La rédaction insérée en fin du premier tiret de l'alinéa 1-1 est la suivante : *** *« 1-1 : Les installations classées sauf celles prévues à l'article 2-1, et celles liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».*
	Art. 2	L'article UF 2 rappelle que *« toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessous), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement ».* **En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé.** Dans ce même article, l'alinéa 2-1 indique que sont autorisées : *« Les installations classées quels que soient les régimes auxquels elles sont soumises, à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité majeure, et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens. En outre, leurs exigences de fonctionnement lors de leur ouverture ou à terme, doivent être compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement ».* Les ICPE autorisées dans la zone ne sont liées à aucun type d'occupation du sol, elles autorisent donc, par défaut, les installations classées du futur réseau de transport public du Grand Paris qui relèvent de ladite réglementation. Bien entendu, celles-ci respecteront les exigences de fonctionnement qui conditionnent leur implantation. **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.**	/
	Art. 12	L'article UF 12 indique : *« Lors de toute opération de construction neuve, ou de changement d'affectation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les caractéristiques et les normes sont définies ci-après :* *- logements : 1 place par logement* *- bureaux : 60% de le SHON* *- constructions à usage industriel ou artisanal, entrepôts, : 10% de la SHON* *Toutes dispositions doivent être prises pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres de façon à ce que les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété.(…)».* Les dispositions de l'article 12 ne fixent pas de règles pour les CINASPIC. **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.**	/

** La modification initialement proposée portait sur l'ajout de la phrase suivante :*
«2-1, hormis celles liées aux constructions et installation nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ». Pour tenir compte des échanges survenus lors de réunion d'examen conjoint, le terme « hormis » a été supprimé.

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
UL	**Art. 1**	L'article UL 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes : *« Les bâtiments à usage d'habitation et leurs annexes, à l'exception des bâtiments prévus à l'article 2 ».* Cet article n'interdit que les constructions à usage d'habitation. Tous les autres types d'occupation du sol sont donc autorisés par défaut s'ils ne sont pas assortis de conditions particulières à l'article 2. **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.**	/
	Art. 2	L'article UL 2 rappelle que *« toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessous), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement ».* En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé. **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.**	/

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
N	**Art. 1**	L'article N 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes : *« Les constructions, installations et dépôts de toute nature non visés par l'article N 2. ».* **Cet article impose de vérifier l'article 2 et, de ce fait, ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	**Compte tenu des dispositions de l'article 1, tout ce qui n'est pas admis sous conditions dans l'article 2 est de fait interdit.** Celui-ci ne fixe de conditions particulières ni pour les composantes du projet au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif », ni pour les affouillements liés aux constructions et installations nécessaires aux réseaux de transports publics. Ces derniers sont donc interdits. L'article N 2 stipule également : *« - Dans les secteurs repérés sur le document graphique comme éléments de paysages protégés au titre de l'article L-123.1.7ème du Code de l'Urbanisme, les travaux ayant pour effet de détruire ou de porter atteinte à un élément de paysage, notamment les mouvements de terre et les coupes ou abattages d'arbres, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable au titre des installations et travaux divers, en application de l'article L 442-2 du code de l'urbanisme. Cette autorisation pourra être refusée ou soumise à des conditions particulières, si les travaux envisagés sont de nature à porter atteinte de manière irrémédiable à l'aspect extérieur des lieux. »* * Ces dispositions sont compatibles avec les contraintes techniques qui s'imposent aux ouvrages techniques annexes. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**Après le rappel, le paragraphe suivant vient compléter l'article N 2 :** *« Dans l'ensemble de la zone N sont autorisés les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation. »*
	Art. 5	L'article N 5 précise : *« Aucune caractéristique relative à la superficie ou à la configuration des terrains n'est exigée ».* **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.**	/
	Art. 6	L'article N 6 stipule que : ** *« Les constructions doivent être édifiées à une distance minimale 6 mètres par rapport à l'alignement.* *Peuvent être admises à l'intérieur de ces marges : les constructions nécessaires au fonctionnement des réseaux publics routiers ».* Les dispositions de la première phrase peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** Toutefois, la deuxième phrase admet des exceptions pour des installations dont la nature et le gabarit sont proches des ouvrages techniques annexes du projet. Il apparaît donc tout à fait possible d'autoriser ces dernières sans dénaturer le caractère de la zone N.	**Le deuxième paragraphe est complété de la manière suivante :** *« Peuvent être admises à l'intérieur de ces marges : les constructions nécessaires au fonctionnement des réseaux publics routiers et les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».*
	Art. 7	L'article N 7 stipule que : ** *« Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 6 mètres des limites séparatives latérales et des limites séparatives de fond de parcelle.* *Toutefois, peuvent être admis à l'intérieur de ces marges : les ouvrages de distribution électrique et les aménagements de constructions existantes qui n'entraînent pas de modifications dans la destination principale du bâtiment, sous réserve qu'il n'en résulte aucune extension horizontale ou verticale, à l'exception d'éléments légers tels que perrons, terrasses couvertes, lucarnes... ».* Les dispositions de la première phrase peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** Toutefois, la deuxième phrase admet des exceptions pour des installations dont la nature et le gabarit sont proches des ouvrages techniques annexes du projet. Il apparaît donc tout à fait possible d'autoriser ces dernières sans dénaturer le caractère de la zone N.	**Le deuxième paragraphe est complété de la manière suivante :** *« Toutefois, peuvent être admis à l'intérieur de ces marges : les ouvrages de distribution électrique, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris et les aménagements de constructions existantes… ».*

** La procédure de modification du PLU de Bagneux, approuvée le 28 Mai 2013 a fait évoluer la rédaction de l'article N2. Cette évolution n'ayant pas d'incidences sur la présente procédure, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Bagneux demeurent inchangées.*

*** La modification du 28 Mai 2013 a fait évoluer la rédaction des articles N6 et N7. Dès lors, la phrase mise en compatibilité devient « « Toutefois les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif et notamment les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait. En cas de retrait la marge minimum de retrait est fixée à 0,50 m»*

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
N	**Art. 9**	L'article N 9 précise que *« L'emprise au sol maximum des constructions est fixée à 10 % de la surface totale du terrain ».* Cette disposition peut s'avérer incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires aux ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100 %. »*
	Art. 10	L'article N 10 indique : *« La hauteur des constructions ne peut excéder 12 mètres au point le plus haut.* *Toutefois cette hauteur peut être dépassée pour des équipements collectifs ou ouvrages techniques si cela est rendu nécessaire pour assurer le bon fonctionnement de cet équipement ou ouvrage ».* Les dispositions de hauteur s'imposant dans la zone N (12 mètres, au maximum) laissent une marge de hauteur suffisante pour les installations visées. **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.**	/
	Art. 12	L'article N 12 précise : *« Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions ou exploitations, doit être assuré en dehors des voies publiques ».* Cette disposition offre la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **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.**	/
	Art. 13	L'article N 13 indique : *« Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme.* *Les plantations existantes sont maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.* *Les aires de stationnement en surface doivent être plantées à raison d'un arbre pour 4 places ».* Ces dispositions sont compatibles avec les contraintes techniques qui s'imposent aux ouvrages techniques annexes. **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.**	/
	Art. 14	L'article N 14 indique : *« Il n'est pas fixé de COS ».* Cet article n'est pas réglementé. Il n'exerce donc aucune contrainte sur le projet. **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.**	/

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 Bagneux

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 31 janvier 2006
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 11 décembre 2012 (Projet Ligne M4 du Métro)
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 mai 2013

3. L'organisation des déplacements

Réseau routier et la circulation

Le projet s'inscrit dans une logique de rapprochement entre l'habitat et l'emploi grâce à la construction de logements destinés à des résidents permanents à proximité du centre ville. De plus ces logements seront implantés prés des commerces, des services et des équipements ce qui permet de favoriser les modes doux (à pieds et à vélo) pour les déplacements quotidiens.

Aujourd'hui, en dehors des grands axes de circulation (avenue Victor Hugo, avenue Henri Barbusse et avenue Louis Pasteur), les voies du secteur sont peu chargées.

A l'heure de pointe du matin, la ZAC induira un trafic sortant d'environ 550 véhicules et un trafic entrant d'environ 1 800 véhicules.

La configuration des avenues Victor Hugo et Louis Pasteur (deux files par sens de circulation) permet d'accueillir sans difficulté ce trafic supplémentaire.

L'avenue Henri Barbusse dispose uniquement d'une file de circulation par sens, mais dans la configuration actuelle du secteur devant la future station de métro, ce trafic est tout à fait acceptable et ne présente pas de difficultés particulières. Une étude spécifique sur les déplacements a été réalisée. Elle intègre des préconisations qui seront prises en compte dans le projet

Les dimensionnements et les aménagements des profils des voiries seront conçus pour permettre de hiérarchiser les flux de circulation.

La réglementation des voies devra permettre de mettre en œuvre le plan de hiérarchisation. Ainsi, la plupart des voies résidentielles situées au cœur du quartier seront traitées en zone 30

Stationnement

Les besoins en stationnement des logements et des activités, estimés à 3970 places au total.
Les places de stationnement privées seront réalisées par les différents constructeurs afin de répondre aux besoins en stationnement générés par les différents programmes de construction, conformément aux normes fixées par le PLU.
Les modalités de réalisation des aires de stationnement seront conformes au règlement du PLU.
L'organisation du stationnement automobile intégrera les aires réservées aux personnes à mobilité réduite selon les normes en vigueur.
Les aires de livraison seront prévues sur les emprises foncières des activités et non sur l'espace public.
Du fait du prolongement des transports en site propre, il n'est pas prévu de stationnement d'appel notamment aux abords du métro.

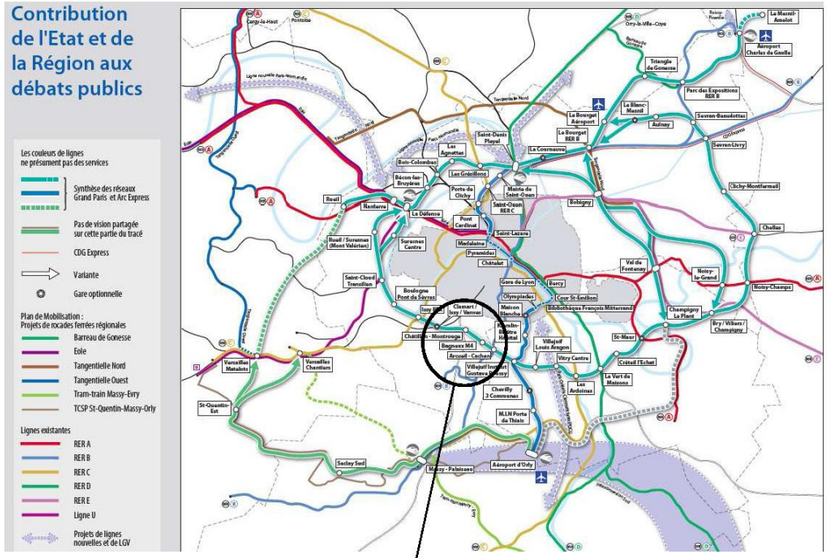
Transports en communs

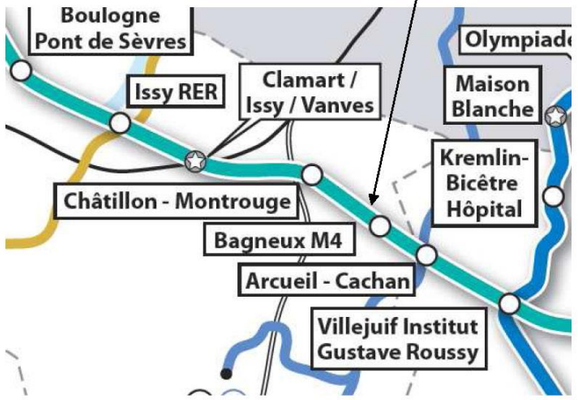
L'offre et la demande en transports en commun tous modes sera complètement reconfigurée dans le cadre de l'aménagement du pôle multimodal. Le quartier sera desservi par :

- Le métro avec le terminus de la ligne 4
- Le métro en rocade Grand Paris Express
- Plusieurs lignes de bus

Le site sera très bien desservi par les transports en commun et n'est pas très éloigné du RER. Dans le cadre du projet, différents dispositifs de liaison douce (piétons et deux-roues), seront prévus au sein du quartier pour accéder à la station de métro. Cette dernière sera conçue comme un pôle multimodal.

Contribution de l'Etat et de la Région aux débats publics





La reconfiguration de l'offre en transports en commun permettra de répondre largement aux besoins supplémentaires engendrés par la présence de nouveaux logements et par l'installation des nouvelles activités.

La conception et l'aménagement du pôle multimodal seront envisagés avec la RATP afin de réduire au maximum les nuisances engendrées par les flux de circulation des usagers et des bus.

A2. Rapport de présentation
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Bagneux

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 31 janvier 2006
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 11 décembre 2012 (Projet Ligne M4 du Métro)
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 mai 2013

3. L'organisation des déplacements

Réseau routier et la circulation

Le projet s'inscrit dans une logique de rapprochement entre l'habitat et l'emploi grâce à la construction de logements destinés à des résidents permanents à proximité du centre ville. De plus ces logements seront implantés prés des commerces, des services et des équipements ce qui permet de favoriser les modes doux (à pieds et à vélo) pour les déplacements quotidiens.

Aujourd'hui, en dehors des grands axes de circulation (avenue Victor Hugo, avenue Henri Barbusse et avenue Louis Pasteur), les voies du secteur sont peu chargées.

A l'heure de pointe du matin, la ZAC induira un trafic sortant d'environ 550 véhicules et un trafic entrant d'environ 1 800 véhicules.

La configuration des avenues Victor Hugo et Louis Pasteur (deux files par sens de circulation) permet d'accueillir sans difficulté ce trafic supplémentaire.

L'avenue Henri Barbusse dispose uniquement d'une file de circulation par sens, mais dans la configuration actuelle du secteur devant la future station de métro, ce trafic est tout à fait acceptable et ne présente pas de difficultés particulières. Une étude spécifique sur les déplacements a été réalisée. Elle intègre des préconisations qui seront prises en compte dans le projet

Les dimensionnements et les aménagements des profils des voiries seront conçus pour permettre de hiérarchiser les flux de circulation.

La réglementation des voies devra permettre de mettre en œuvre le plan de hiérarchisation. Ainsi, la plupart des voies résidentielles situées au cœur du quartier seront traitées en zone 30

Stationnement

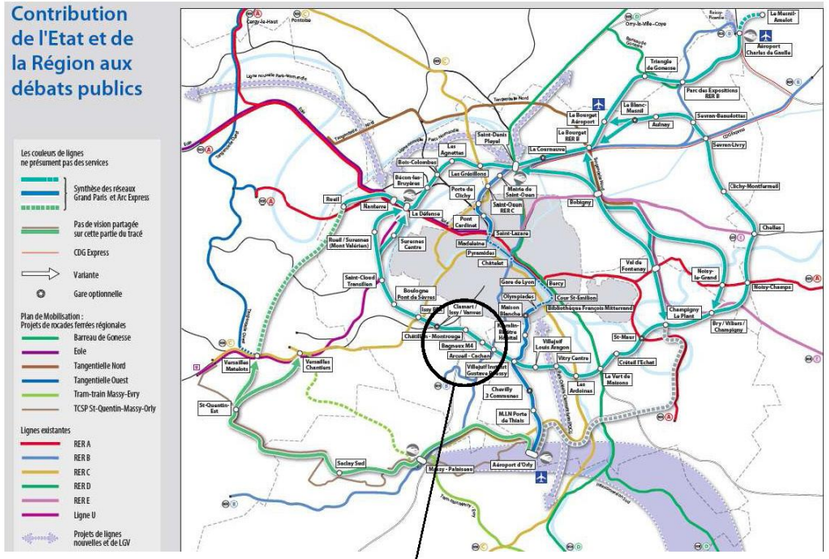
Les besoins en stationnement des logements et des activités, estimés à 3970 places au total.
Les places de stationnement privées seront réalisées par les différents constructeurs afin de répondre aux besoins en stationnement générés par les différents programmes de construction, conformément aux normes fixées par le PLU.
Les modalités de réalisation des aires de stationnement seront conformes au règlement du PLU.
L'organisation du stationnement automobile intégrera les aires réservées aux personnes à mobilité réduite selon les normes en vigueur.
Les aires de livraison seront prévues sur les emprises foncières des activités et non sur l'espace public.
Du fait du prolongement des transports en site propre, il n'est pas prévu de stationnement d'appel notamment aux abords du métro.

Transports en communs

L'offre et la demande en transports en commun tous modes sera complètement reconfigurée dans le cadre de l'aménagement du pôle multimodal. Le quartier sera desservi par :

- Le métro avec le terminus de la ligne 4
- Le métro en rocade Grand Paris Express
- Plusieurs lignes de bus

Le site sera très bien desservi par les transports en commun et n'est pas très éloigné du RER. Dans le cadre du projet, différents dispositifs de liaison douce (piétons et deux-roues), seront prévus au sein du quartier pour accéder à la station de métro. Cette dernière sera conçue comme un pôle multimodal.



La reconfiguration de l'offre en transports en commun permettra de répondre largement aux besoins supplémentaires engendrés par la présence de nouveaux logements et par l'installation des nouvelles activités.

La conception et l'aménagement du pôle multimodal seront envisagés avec la RATP afin de réduire au maximum les nuisances engendrées par les flux de circulation des usagers et des bus.

3. L'organisation des déplacements

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Bagneux - M4 » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 70 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 BAGNEUX

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de BAGNEUX, dans sa partie Nord, sur une longueur totale d'environ 1,7 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris entre l'avenue Max Dormoy (en limite de Montrouge) et l'avenue Aristide Briand (en limite de Cachan). Cette section traverse en souterrain le cimetière parisien de Bagneux et les quartiers Henri Wallon et Champ des Oiseaux.
- Une nouvelle gare « Bagneux - M4 » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) située à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur (rond-point des Martyrs de Châteaubriant).
- Le territoire est également concerné par des ouvrages techniques annexes, situés à l'angle Nord-Ouest du cimetière parisien de Bagneux, rue Jean Marin Naudin et dans le Parc Robespierre.

Exposé des motifs des changements apportés

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

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) ;

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

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 31 janvier 2006
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 11 décembre 2012 (Projet Ligne M4 du Métro)
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 mai 2013

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA « ZONE UC »

Il s'agit d'une zone à caractère d'habitat collectif semi dense où des bâtiments hauts sont construits en ordre discontinu. Elle comprend plusieurs secteurs :

Secteur UCa : C'est un secteur d'habitat collectif semi dense composé de bâtiments hauts discontinus.

Secteur UCb : C'est un secteur d'habitat collectif situé aux abords des avenues Henri Barbusse, Henri Ravera et de la rue de Verdun.

Secteur UCc : Ce secteur correspond au périmètre de l'Opération de Renouvellement Urbain des quartiers Sud .C'est une zone mixte hétérogène dans laquelle les grands ensembles d'habitat collectif alternent avec un habitat pavillonnaire préservé.

Secteur UCd : Ce secteur correspond à une zone mixte hétérogène qui est isolée près de la ZAC Garlande et du cimetière.

Un secteur UCe : qui correspond à un site déjà en grande partie bâti qui pourra évoluer progressivement afin d'accueillir des équipements et des immeubles d'habitation.

Un secteur UCvh : qui correspond à des îlots situés aux abords du futur métro et qui font l'objet d'une ambitieuse opération de renouvellement urbain.

ARTICLE UC 1 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1-1 : L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation préalable.

1-2 : Les dépôts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, déchets de toute nature, ainsi que les entreprises de cassage de voitures et la transformation de matériaux de récupération.

1-3 : Les entrepôts

1-4 : Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.

1-5 : L'implantation des dépôts d'hydrocarbures liés à des garages et stations services et l'extension de ceux existants.

1-6 : L'aménagement et l'extension des postes de peinture et tôlerie dans les garages existants.

ARTICLE UC 2 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Rappel :

- Toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessous), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement.

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

2-1- Les constructions à usage de commerce, d'activités, d'artisanat si elles ne génèrent pas de nuisances pour le voisinage et n'engendrent pas de difficultés en matière de stationnement.

2-2- L'implantation et l'extension des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration, à condition :

- qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone (telles que boulangeries, laveries…),

- qu'elles se conforment aux prescriptions édictées par la législation dont elles relèvent et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants.

2-3 - La transformation des installations classées existantes soumises à déclaration ainsi que les installations de servitudes des bâtiments (installation de combustion et groupes froids), à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement et que toutes dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans le milieu environnant.

2-4 - Classement des infrastructures de transport : L'arrêté du 30 mai 1996 a défini les modalités de classement des infrastructures de transport terrestre. En application de ce texte, le classement sonore et les zones de protection acoustique ont été définis par l'arrêté préfectoral du 3 avril 2000 selon 5 types.
Dans les bandes d'isolement acoustique de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique pourront être imposées lors des demandes de permis de construire.

2-5 - Les aires de stockage à condition qu'elles ne dépassent pas 30% de la surface de plancher des surfaces de commerce. Ces zones de stockage pourront être situées sur place ou dans un rayon de 200 m autour de l'activité dont elles dépendent.

2-6 – Permis de démolir : en application de l'article R 421-27 du code de l'urbanisme, le permis de démolir a été institué sur l'ensemble du territoire communal par délibération du Conseil Municipal du 15 janvier 2008. En conséquence, en application de l'article L 421-6 du même code, le permis de démolir pourra être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les travaux envisagés sont de nature à compromettre la protection ou la mise en valeur des quartiers, des monuments et des sites.

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

Tout terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dont les caractéristiques correspondent à sa destination, notamment quand elle entraîne des manœuvres de véhicules lourds, encombrants et de sécurité, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin.

La largeur des voies d'accès ne peut en aucun cas être inférieure à 3,50 m.

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

ARTICLE UC 4 – LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT

4-1 : Eau :

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

4-2 : Assainissement :

4-2-1 : A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Le raccordement aux réseaux publics doit être conçu de manière à pouvoir être situé sur un point en limite entre la parcelle privée et le domaine public

En secteurs UCe et UCvh :
Une gestion séparative des eaux pluviales doit être prévue entre les différents types d'eaux pluviales, qu'il s'agisse des EP des toits (propres et récupérable), des EP de ruissellement ou des EP chargées en hydrocarbures (séparation ou filtrage des hydrocarbures).

4-2-2 : Eaux usées :

Le branchement sur le réseau existant est obligatoire.
Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement.
En cas d'absence de réseau, les dispositions de l'instruction du 3 mars 1982 et des instructions subséquentes du Conseil d'Hygiène Publique sont appliquées.

4-2-3 : Eaux pluviales :

Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, conformément aux articles 640 et 641 du Code Civil.

Les eaux pluviales devront être rejetées dans le réseau de collecte des eaux pluviales ou infiltrées sur la parcelle. En cas de rejet dans le réseau d'eaux pluviales, un dispositif permettant d'écrêter le débit rejeté devra être mis en place de manière à assurer le respect des normes de rejet fixées par l'autorité compétente. Rappel : la norme actuellement fixée par les autorités gestionnaires des réseaux d'assainissement (Conseil Général et Communauté d'Agglomération Sud de Seine) est de 2l/ha/s.

En secteurs UCe et UCvh :
Les eaux pluviales propres seront récupérées et stockées notamment au moyen de noues ou bassins de rétention en toiture ou en sous-sol et serviront notamment a l'arrosage des espaces verts de pleine terre ou réalisés sur dalle ou à l'alimentation en eau des chasses d'eau.

En l'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Rappel: Tous les raccordements aux réseaux publics seront exécutés suivant les prescriptions d'un arrêté d'autorisation pris à la suite d'une demande spéciale présentée par les propriétaires des immeubles intéressés.

4-3 : Autres réseaux (électricité, téléphone, câble…)

Sauf impossibilité technique, les lignes de télécommunication, de télédistribution et de distribution d'énergie électrique du réseau public devront être installées en souterrain.
Si la réalisation en souterrain de ces réseaux est possible sur le domaine public, les réseaux devront également être réalisés en souterrain sur le domaine privé.

ARTICLE UC 5 – LA SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES, LORSQUE CETTE REGLE EST JUSTIFIEE PAR DES CONTRAINTES TECHNIQUES RELATIVES A LA REALISATION D'UN DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL, OU BIEN POUR PRESERVER L'URBANISATION TRADITIONNELLE OU L'INTERET PAYSAGER DE LA ZONE

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UC 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6-1 : Dans le secteur UCa : à l'exception de la rue F.L. Gibon, si aucun reculement ne figure au plan, les constructions doivent être implantées à 6 m minimum de l'alignement. Les constructions dans la marge de reculement sont autorisées à condition qu'elles s'implantent dans la continuité des constructions existantes.

Dans les secteurs UCb et UCd, les constructions peuvent être implantées à l'alignement, ou en retrait avec un minimum de 3m.

6-2 : Si un reculement figure au plan, les constructions doivent être implantées en dehors de cette marge et 50% au moins de l'espace libre doit être traité en espace vert planté d'arbres.

6-3 : Les saillies sur l'alignement sont autorisées à condition qu'elles ne dépassent pas 2,50m et qu'elles soient situées à au moins 3,50m du sol.

6-4 : En l'absence d'indications particulières figurant au plan, les propriétés situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 7 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.

Par rapport à ce pan coupé, le reculement défini aux articles 6-1 et 6-2 doit être respecté.

6-5 : <u>En secteur UCc</u> :
- les constructions pourront s'implanter à l'alignement ou en retrait, en cas d'implantation en retrait, la marge minimum de retrait est fixée à 0,50 m.
- ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux destinés à accueillir les ordures ménagères et au tri sélectif. Ils peuvent s'implanter dans la marge de retrait.

6-6 : <u>En secteur UC e :</u>
- les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait, en cas d'implantation en retrait, la marge minimum de retrait est fixée à 0,50 m.
- ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux destinés à accueillir les ordures ménagères et au tri sélectif. Ils peuvent s'implanter dans la marge de retrait.

6-7 : <u>En secteur UCvh</u> :
- Les constructions peuvent être implantées librement à l'intérieur des polygones de constructibilité figurant sur le document graphique», en respectant les règles d'implantation mentionnées en légende. En cas d'implantation en retrait, la distance minimale de retrait est fixée à 0,50 m.

6-8 : <u>En tous secteurs</u> : les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. En cas d'implantation en retrait, la marge minimum de retrait est fixée à 0,5 m.

ARTICLE UC 7 – L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

- **<u>En secteurs UCa-UCb-UCc-UCd :</u>**

7.1 : Pour les terrains situés le long des voies suivantes :
- avenue du maréchal Foch
- avenue Louis Pasteur
- avenue Paul Vaillant Couturier
- avenue Henri Barbusse

Dans une bande de 25 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé (article 6-1 et 6-2) lorsqu'il existe) les constructions sont autorisées :

- sur les limites séparatives si la façade ne comporte pas de baies autres que des jours de souffrance,

- en retrait de ces limites, dans ce cas elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies ci-dessous, qui devront être respectées simultanément :

  - la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, doit être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8,00 m.

    Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à la limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :
    - la distance à la limite séparative, mesurée normalement au centre de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade avec un minimum de 8 m.

    - la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6m.

  - la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 3m.

Au-delà de la bande de 25 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé (article 6-1 et 6-2) lorsqu'il existe) les constructions sont autorisées : en retrait de ces limites, elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies ci-dessous, qui devront être respectées simultanément :

  - la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, doit être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8,00 m.

    Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à la limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :
    - la distance à la limite séparative, mesurée normalement au centre de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade avec un minimum de 8 m.
    - la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6 m.

  - la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 3 m.

7.2. Pour les autres terrains :

a- Par rapport aux limites séparatives latérales

7.2.1. Dans une bande de 25 mètres comptée à partir du reculement imposé (art. 6-1 et 6-2) lorsqu'il existe :

7.2.1.1. pour les terrains dont la largeur au droit de la construction est inférieure ou égale à 15 mètres, les constructions sont autorisées :

- sur les limites séparatives si la façade ne comporte pas de baies autres que des jours de souffrance,

- en retrait de ces limites, dans ce cas elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies ci-dessous, qui devront être respectées simultanément :

  - la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, doit être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8,00 m.

  Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à la limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :
  - la distance à la limite séparative, mesurée normalement au centre de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade avec un minimum de 8 m.

- la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6 m.

- la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 3 m

7.2.1.2. Pour les terrains dont la largeur au droit de la construction est supérieure à 15m et inférieure ou égale à 30m, les constructions sont autorisées sur l'une des limites ou en retrait. Elles doivent s'écarter de l'une ou l'autre des limites conformément au paragraphe 7.2.1.1. 2ème alinéa.

7.2.1.3. Pour les terrains dont la largeur au droit de la construction est supérieure à 30 mètres, les constructions sur les limites sont interdites, sauf :

- si elles s'adossent à une construction en bon état et de dimension égale ou supérieure existant sur un terrain voisin,
- ou si elles ne sont pas affectées à une activité industrielle, artisanale et que leur hauteur ne dépasse pas 2,60 m.

Les constructions en retrait de ces limites sont autorisées. Dans ce cas, elles doivent s'écarter de ces limites conformément aux règles définies au 7.2.1.1. 2ème alinéa.

b- Par rapport aux limites de fond de parcelle, dans tous les cas les constructions doivent s'implanter conformément aux règles définies au paragraphe 7.2.1.3. Toutefois, les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter sur les limites de fond de parcelle.

7.2.2. Au delà de la bande des 25 mètres, les constructions doivent s'implanter conformément aux règles définies au paragraphe 7.2.1.3.

Par rapport aux limites de fond de parcelle, dans tous les cas les constructions doivent s'implanter conformément aux règles définies au paragraphe 7.2.1.3. Toutefois, les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter sur les limites de fond de parcelle.

Définitions :
- Pour les pignons supportant des toitures à une ou deux pentes, la hauteur de la construction est mesurée depuis le sol naturel jusqu'à un point médian situé entre le faîtage et l'égout du toit. Dans le cas de toiture à la Mansart, la hauteur est mesurée depuis le sol naturel jusqu'à la brisure entre brisis et terrassons.

- **En secteur UC e**

Les constructions pourront être implantées en limite séparative ou en retrait.
En cas d'implantation en retrait, elles devront respecter les règles de retrait suivantes :

- la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, doit être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8,00 m.

- la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 3m.

Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à la limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :
- la distance à la limite séparative, mesurée normalement au centre de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade avec un minimum de 8 m.
- la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6 m.

Toutefois, si la façade ne comprend que des baies secondaires, c'est-à-dire des baies desservant des pièces secondaires, la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur de la façade en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir etre inférieure à 4 m.

- **En secteur UC vh**

Les constructions peuvent être implantées librement à l'intérieur des polygones de constructibilité figurant sur le document graphique en respectant les règles d'implantation mentionnées en légende. En cas d'implantation en retrait, la distance minimale de retrait est fixée à 0,50 m sauf indication contraire figurant sur le document graphique.

- **En secteurs UCa et UCvh**

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif pourront être implantées sur les limites séparatives ou en retrait. En cas d'implantation en retrait, la marge minimum de retrait est fixée à 0,5 m.

ARTICLE UC 8 – L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

A moins que les bâtiments ne soient contigus, la construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée, à condition :

8-1 : 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 8m, si la façade la plus basse comporte des baies principales,
- la hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 8m, 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 façade la plus haute, avec un minimum de 4m si les deux façades ne comportent pas de baies principales.

8-2 : que la plus courte distance entre deux bâtiments soit supérieure ou égale à 4 m.

En secteur UC vh :

Lorsque plusieurs bâtiments non contigus sont édifiés sur une même propriété, ils doivent respecter entre eux une marge de retrait au mois égale à 1/5eme de la façade la plus haute située en vis-à-vis de l'immeuble opposé (L=H/5)

ARTICLE UC 9 – L'EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol des bâtiments, y compris les annexes, ne peut excéder 50% du terrain, déduction faite des surfaces destinées à des opérations de voirie (surfaces destinées aux voies d'accès aux constructions ou affectées aux parkings non couverts).

En secteur UCc, l'emprise des espaces de stationnement souterrains peut être de 100%.

En secteur UCd, l'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 90% du terrain.

En secteur UCe : L'emprise au sol des bâtiments, y compris les annexes, ne peut excéder 65% du terrain, déduction faite des surfaces destinées à des opérations de voirie (surfaces destinées aux voies d'accès aux constructions ou affectées aux parkings non couverts).

Toutefois, il n'est pas fixé de règle d'emprise au sol pour les constructions ou installations nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

En secteur UCvh : Les constructions doivent être implantées à l'intérieur des polygones de constructibilité figurant sur le document graphique sous l'intitulé : « emprise au sol constructible».
Pour les constructions à usage dominant* de logements, l'emprise des constructions ne devra pas dépasser 65% de la superficie de l'unité foncière.
Pour les constructions à usage dominant* de bureaux, l'emprise au sol ne devra pas dépasser 80% de la superficie de l'unité foncière
Pour les constructions à usage dominant* de commerces, l'emprise au sol ne devra pas dépasser 90% de la superficie de l'unité foncière

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

Toutefois, il n'est pas fixé de règle d'emprise au sol pour les constructions ou installations nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UC 10 – LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10-1 : En tout secteur, hormis UCe et UCvh :

Compte tenu des voies adjacentes :

- la hauteur d'un bâtiment construit en bordure d'une voie publique ou privée doit être au plus égale à la distance minimum entre ce bâtiment et le point le plus proche de l'alignement opposé actuel ou futur (H=L).

10-2 : Compte tenu du plafond de la zone :

- En secteur UCa : La hauteur des constructions, hormis les pylônes supports de lignes électriques ou d'antennes, ne peut dépasser 20 mètres, sauf pour la partie de

la zone située à l'est et à l'ouest de la rue François Laurent Gibon où la hauteur ne peut dépasser 12 mètres au faîtage.

- En secteur UCb et UCd : La hauteur des constructions, hormis les pylônes supports de lignes électriques ou d'antennes, ne peut dépasser 15 mètres au faîtage.

- En secteur UCc : La hauteur des constructions, hormis les pylônes supports de lignes électriques ou d'antennes, ne peut dépasser 20 mètres au faîtage.

- Les installations techniques sur terrasses sont autorisées à condition que leur hauteur ne dépasse pas 3m et qu'elles soient reculées par rapport à la façade d'une distance au moins égale à leur hauteur.

- En secteur UC e :
  - 15 mètres au point le plus haut. Toutefois au dessus de cette hauteur est autorisé un étage en attique d'une hauteur de 3 mètres maximum, en retrait de 3 m minimum par rapport au nu de la façade, l'ensemble étant limité à une hauteur totale de 18 mètres.
  - Le long des rues Gustave Courbet et Romain Rolland : 12 mètres au point le plus haut. Toutefois au dessus de cette hauteur est autorisé un étage en attique d'une hauteur de 3 mètres maximum, en retrait de 3 m minimum par rapport au nu de la façade, l'ensemble étant limité à une hauteur totale de 15 mètres.
  Dans le cas de deux parcelles contigües appartenant à deux zones différentes du PLU, la hauteur plafond la plus haute sera abaissée d'un niveau sur une profondeur minimum de 6 m le long de la limite séparative.

- En secteur UC vh :
  - 24 mètres au point le plus haut. Toutefois au dessus de cette hauteur est autorisé un étage en attique d'une hauteur de 3 mètres maximum, en retrait de 3 m minimum par rapport au nu de la façade, l'ensemble étant limité à une hauteur totale de 27 mètres.

  Dans le cas de deux parcelles contigües appartenant à deux zones différentes du PLU, la hauteur plafond la plus haute sera abaissée d'un niveau sur une profondeur minimum de 6 m le long de la limite séparative.

  Nota : la hauteur est mesurée en tout point par rapport au terrain naturel.

ARTICLE UC 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS AINSI QUE LES PRESCRIPTIONS DE NATURE A ASSURER LA PROTECTION DES ELEMENTS DU PAYSAGE, DES QUARTIERS, ILOTS, IMMEUBLES, ESPACES PUBLICS, MONUMENTS, SITES ET SECTEURS A PROTEGER

En secteurs UCa, UCb, UCc, UCd

11-1 – Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures.

11-2 – Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus. Il en est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

11-3 – Les clôtures sur les voies publiques ne peuvent pas comporter de parties pleines à une hauteur supérieure à 0,80 m. La hauteur totale de la clôture ne peut être supérieure à 2m.

En secteurs UCe et UC vh :

11-1 Dispositions générales

Volumétrie:

Les volumes devront être simples et en harmonie avec le bâti existant

Le long de l'avenue A. Briand, les volumes à usage de bureaux et de commerces souligneront le front bâti sur toute la largeur de la façade par une masse de forme simple, coté avenue, pouvant faire l'objet d'un ou de plusieurs redans côté cœur d'îlot.

Pour les constructions destinées au logement, les volumes seront traités à l'alignement et formeront une masse de formes simples. Est imposé la juxtaposition de petits immeubles de 25 à 35m de linéaire de façade pour animer et varier les propositions architecturales.

Pour chaque bâtiment devra être créé au moins une faille, sous la forme d'un porche par exemple, divisant le bâtiment en séquence afin de ménager des vues entre la rue et le cœur d'îlot.

Attiques

La ligne de ciel des bâtiments devra être soulignée par le traitement des attiques.

L'attique doit être traité de manière contrastée (couleurs et/ou matériaux) par rapport au volume principal des façades

L'attique doit être situé à au moins 3m en retrait du plan de la façade principale au-dessus du dernier étage courant ; il est limité à une hauteur de 4m (hauteur mesurée à l'acrotère)

Les volumes d'attique sont autorisés sur deux niveaux sans dépasser la hauteur maximale autorisée (cf. article 10).

Le plan de façade du dernier étage courant pourra se prolonger au niveau de l'attique sans excéder le quart du linéaire de la façade.

Les façades alignées sur l'avenue A. Briand devront avoir une hauteur comprise entre 28 m et 32 m afin de marquer le front bâti et former une ligne de ciel horizontale.

11-2 Façades

Les façades principales devront affirmer les alignements imposés par des plans de forme simple. Toutefois, la découpe de la façade principale par des « retraits » et par des saillies (ou débords) est autorisée.

Les façades principales affirmeront les alignements.

Pour les constructions à usage dominant* de bureaux plusieurs cas de figure sont proposés, dans tous les cas ils ne devront pas excéder de plus d'un tiers de la surface de la façade (hors rez-de-chaussée et attique) :

Le retrait profond : le retrait des façades est autorisé sur de grandes profondeurs. Dans ce cas, pour des besoins d'éclairage naturel des locaux, il est exigé que la profondeur du retrait soit inférieur ou égale à la largeur du retrait

Le retrait de faible profondeur : des retraits plus faibles sont autorisés sur la façade pour constituer des loggias ou des failles verticales sur un ou plusieurs niveaux.

Le débord : les débords pourront se développer sur toute la façade à partir de 8m au-dessus du niveau du rez-de-chaussée dans une amplitude de 1,20m en encorbellement sur un ou plusieurs niveaux de la façade.

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

Pour les constructions à usage dominant* de logements,

Il est préconisé des retraits sur les façades coté voirie et des débords sur les façades côté jardin en respectant au mieux l'ensoleillement.
Les terrasses, balcons, jardins d'hiver, loggias devront avoir au minimum une surface de 1,5m x 1,5m

Les débords, bandeaux, casquettes et autres dispositifs architectoniques de façade sont autorisés.

Hormis le socle du rez-de-chaussée et la ligne de ciel, les façades principales devront affirmer une verticalité

La simple superposition d'éléments répétitifs en façade est interdite

Le plan de façade aligné sur voirie devra représenter au moins 75% de surface plane, parties pleines et ouvertures comprises, hors rez-de-chaussée et attique

Les ouvertures devront être conçues comme des éléments d'animation des façades

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

Traitement des rez-de-chaussée

Pour les constructions à usage dominant* de logements :

Afin d'assurer l'accueil de locaux commerciaux ou d'activités, la façade du rez-de-chaussée côté rue ne devra pas être porteuse et la hauteur du rez-de-chaussée sera supérieure ou égale à 3,50m

Les halls d'entrée devront être vitrés ou ouverts en façade, traversans et donnant sur les cœurs d'îlot. Ils pourront être sur une double hauteur.

Les parements en façade sont interdits

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

Pour les constructions à usage dominant* de bureaux et/ou de commerces :

Les halls d'entrée seront vitrés ou ouvert en façade, traversant et donnant sur les cœurs d'îlot. Ils pourront être sur une double hauteur.
Les parements en façade sont interdits
La hauteur du socle du rez-de-chaussée devra être comprise entre 4 et 6 **m** afin d'accueillir des commerces
Le rez-de-chaussée devra être vitré à plus de 50% sur l'espace public avec un vitrage clair non réfléchissant qui descendra jusqu'au sol.

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

11-3 Toitures et jardins sur dalles

Les équipements et les émergences seront traités en harmonie avec les bâtiments et le paysage

Les édicules de ventilation devront être intégrés dans le dessin du jardin.

11-4 Rampes de parking

Les rampes de parking doivent être intégrées à la construction ou bien être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

11-5 Façades commerciales

Pour les rez-de-chaussée commerciaux

Pour les constructions à usage dominant* de logements, en cas d'implantation commerciale en rez-de-chaussée :

Le rez-de-chaussée affirmera le socle horizontal du bâtiment et la vocation commerciale du programme
Le niveau du rez-de-chaussée devra être celui de l'espace public sans marche, ni rampe.
Tout retrait même partiel est interdit sauf pour marquer l'entrée principale de l'immeuble.

Pour les constructions à usage dominant* de bureaux, en cas d'implantation commerciale en rez-de-chaussée :

La façade du rez-de-chaussée sera alignée sur toute sa longueur soit à l'aplomb de la façade principale, soit en retrait maximum de 1,20m

Les enseignes commerciales devront être comprises dans la hauteur du rez-de-chaussée, c'est-à-dire entre 4 et 6m et devront être traitées comme un bandeau.
Ce bandeau devra laisser un pied de façade libre minimum de 3,5m. Les caissons lumineux sont interdits.

Les accès aux aires de livraison devront être traités de manière s'intégrer parfaitement à la façade.

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

11-6 Clôtures

Les clôtures seront réalisées en serrurerie avec un barreaudage vertical pour assurer la transparence sur le cœur d'îlot. Le dessin de la clôture sera composé de verticales en minimisant les éléments horizontaux.
Les murs pleins, clôture grillagées ou treillis soudés sont proscrits. Le coloris de ces clôtures devra être dans une teinte foncée.
Les coffrets électriques seront intégrés aux bâtiments.

ARTICLE UC 12 – LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

12-1 : Lors de toute opération de construction neuve, ou de changement d'affectation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les caractéristiques et les normes sont définies en annexe.
Cependant, dans le secteur UCd, ces normes ne s'appliquent pas pour les résidences sociales, les logements passerelles et les logements de type P.L.A.I.

12-2 : Lors d'une opération d'extension :

- Il est obligatoire de maintenir les places existantes (avec possibilité de les déplacer) à moins que les normes du paragraphe 12-1 soient respectées pour la surface de plancher totale (existante et projetée),

- Les règles du paragraphe 12-1 ne s'appliquent que pour les surfaces de plancher créées, sauf pour l'habitation dont les règles restent celles du paragraphe 12-1 lors de création de logements supplémentaires.

ARTICLE UC 13 – LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES D'ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Au moins 50% de la superficie du terrain seront traités en espaces verts, avec un minimum d'un arbre par 200m² de terrain libre.
Peuvent être considérées comme espaces verts et entrer dans le calcul de la superficie minimale, les toitures – terrasses engazonnées (celles-ci doivent être recouvertes d'une couche de terre végétale d'au moins 40 cm) et les dalles supérieures aménagées des équipements collectifs.
Les espaces libres ou de circulation à vocation piétonnière et de caractère minéral peuvent également être comptabilisés dans ces surfaces.

En secteurs UCa et UCvh, il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

En secteur UCd au moins 10% de la superficie du terrain sera traité en espaces verts.

En secteur UC e : Au moins 17,5 % de la superficie du terrain seront traités en espaces verts. Ces espaces verts seront réalisés, pour 10 % au moins de la surface de l'unité foncière, en espace de pleine terre, le reste pourra être réalisé sur dalle au niveau du sol ou à un niveau supérieur, recouverte d'un minimum de 70 cm de terre.

En secteur UCvh :

Espaces libres

Chaque unité foncière devra conserver une proportion d'espace libre fixée à :

20% pour les constructions à usage dominant* de bureaux
35% pour les constructions à usage dominant* de logements
10% pour les constructions à usage dominant* de commerces

Au moins 50% des espaces libre devront être végétalisés

Au moins 10% de la superficie de l'unité foncière devront être traités en pleine terre

Les surfaces sur dalles devront être végétalisées dans les proportions suivantes:
≥40 cm de terre végétale pour les gazons et couvre-sols
≥70 cm de terre végétale pour les arbustes
≥100 cm de terre végétale pour les arbres

Devra être planté au moins 2 arbres à grand développement pour 100m² de pleine terre et au moins 1 arbre à moyen ou grand développement pour 200m² d'espace libre

Les sols extérieurs devront être perméables et devront faciliter l'infiltration des eaux pluviales
Les revêtements de sols stabilisés ou les cheminements en dallages devront être poreux ou discontinus avec des joints engazonné.

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

Plantations

Est imposé une unité dans le choix des plantations une essence principale sera déterminée.

Les espèces végétales devront être bien adaptées à la région, limitant les besoins en eau et en entretien

Espaces paysagers

Les terrasses sur dalles, visible depuis l'espace public seront végétalisées avec une épaisseur minimum de 40cm. Des « débordements » de végétation seront mis en place pour participer au paysage du quartier.

Les toitures terrasses non accessibles et terrasses techniques seront végétalisées.

ARTICLE UC 14 – LE COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S.) OU LA SURFACE DE PLANCHER MAXIMALE AUTORISEE

14-1 : En secteur UCa et UCc, le COS est fixé à 1.

14-2 : En secteur UCb, le COS est fixé à 0,9.

14-3 : Il n'est pas fixé de COS en Ucd, Uce et UCvh.

Le C.O.S. n'est pas applicable aux constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif.

ARTICLE UC 15 – PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

En secteurs UCe et UCvh
Si la parcelle est desservie par un réseau de chaleur collectif, les constructions comprenant plus de trois logements devront être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

ARTICLE UC 16 - INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION ELECTRONIQUE

Si la parcelle est desservie par un réseau de communication électronique, les constructions comprenant plus de trois logements devront être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau Très Haut Débit.

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA « ZONE UFa et UFb »

Il s'agit d'une zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts et d'activités tertiaires.
Elle est divisée en deux secteurs :

- un secteur UFa qui correspond aux principaux secteurs à vocation d'industrie de la commune le long des voies ferrées,
- un secteur UFb qui correspond au secteur d'activités de la ZAC Garlande.

I – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UF 1 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1-1 : Les installations classées sauf celles prévues à l'article 2-1.

1-2 : Les bâtiments à usage d'habitation et leurs annexes, à l'exception des bâtiments prévus à l'article 2-2 et 2-3.

1-3 : Les bâtiments à usage de commerce et leurs annexes.

1-4 : Les dépôts non couverts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, déchets de toute nature, à l'exception de ceux qui sont nécessaires à l'exercice d'activités liées au service public ferroviaire, ainsi que les entreprises de cassage de voitures.

1-5 : Les exploitations de carrières, les sablières, les centrales à béton, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.

ARTICLE UF 2 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Rappel :

- Toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessous), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement.

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

2-1- Les installations classées quels que soient les régimes auxquels elles sont soumises, à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité majeure, et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens. En outre, leurs exigences de fonctionnement lors de leur ouverture ou à terme, doivent être compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement.

2-2 : Les logements liés au gardiennage à condition :

- que leur surface de plancher ne dépasse pas 100 m²,
- qu'il n'y ait qu'un seul logement de fonction par entreprise.

2-3 – L'aménagement intérieur ou la transformation des installations classées existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement et que toutes dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans le milieu environnant.

2-4 - La réhabilitation des bâtiments à usage d'habitation, de commerce à condition qu'elle se fasse dans le même volume.

2-5 – Permis de démolir : en application de l'article R 421-27 du code de l'urbanisme, le permis de démolir a été institué sur l'ensemble du territoire communal par délibération du Conseil Municipal du 15 janvier 2008.. En conséquence, en application de l'article L 421-6 du même code, le permis de démolir pourra être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les travaux envisagés sont de nature à compromettre la protection ou la mise en valeur des quartiers, des monuments et des sites.

II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

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

Les accès aux établissements seront étudiés de manière à permettre aux véhicules d'entrer et de sortir sans manœuvre.

ARTICLE UF 4 – LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT

4-1 : Eau :

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

4-2 : Assainissement :

4-2-1 - A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Le raccordement aux réseaux publics doit être conçu de manière à pouvoir être situé sur un point en limite entre la parcelle privée et le domaine public

4-2-2 : Eaux usées :

Le branchement sur le réseau existant est obligatoire.
Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement.
En cas d'absence de réseau, les dispositions de l'instruction du 3 mars 1982 et des instructions subséquentes du Conseil d'Hygiène Publique sont appliquées.

4-2-3 : Eaux pluviales :

Les eaux pluviales devront être rejetées dans le réseau de collecte des eaux pluviales ou infiltrées sur la parcelle. En cas de rejet dans le réseau d'eaux pluviales, un dispositif permettant d'écrêter le débit rejeté devra être mis en place de manière à assurer le respect des normes de rejet fixées par l'autorité compétente. Rappel : la norme actuellement fixée par les autorités gestionnaires des réseaux

d'assainissement (Conseil Général et Communauté d'Agglomération Sud de Seine) est de 2l/ha/s.

En l'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Rappel :
- Tous les raccordements aux réseaux publics seront exécutés suivant les prescriptions d'un arrêté d'autorisation pris à la suite d'une demande spéciale présentée par les propriétaires des immeubles intéressés.
- 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.

4-3 : Autres réseaux (électricité, téléphone, câble…)

Sauf impossibilité technique, les lignes de télécommunication, de télédistribution et de distribution d'énergie électrique du réseau public devront être installées en souterrain.

Si la réalisation en souterrain de ces réseaux est possible sur le domaine public, les réseaux devront également être réalisés en souterrain sur le domaine privé.

ARTICLE UF 5 – LA SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES, LORSQUE CETTE REGLE EST JUSTIFIEE PAR DES CONTRAINTES TECHNIQUES RELATIVES A LA REALISATION D'UN DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL, OU BIEN POUR PRESERVER L'URBANISATION TRADITIONNELLE OU L'INTERET PAYSAGER DE LA ZONE

Il n'est pas fixé de règle.

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

6-1 : Si aucun reculement ne figure au plan, les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait. En cas de retrait, celui-ci sera d'au moins 5 mètres pour les constructions nouvelles.

6-2 : Si un reculement figure au plan, les constructions doivent être implantées en dehors de cette marge et 50% au moins de l'espace libre doit être traité en espace vert planté d'arbres.

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

a) Par rapport aux limites séparatives latérales

7-1 : Les constructions sont autorisées :

7.1.1. - sur les limites séparatives si la façade ne comporte pas de baies autres que des jours de souffrance,

7.1.2. - en retrait de ces limites, dans ce cas elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies ci-dessous, qui devront être respectées simultanément :

- la distance à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, doit être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8,00 m.

  Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à la limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :
  - la distance à la limite séparative, mesurée normalement au centre de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade avec un minimum de 8 m.
  - la distance à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6m.

- la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 6 mètres.

b) Par rapport aux limites séparatives de fond de parcelle, les constructions sont autorisées :

- sur ces limites,

- en retrait de ces limites. Dans ce cas, elles doivent s'écarter de ces limites conformément aux règles définies au 7-1-2.

Définition :
- Pour les pignons supportant des toitures à une ou deux pentes, la hauteur de la construction est mesurée depuis le sol naturel jusqu'à un point médian situé entre le faîtage et l'égout du toit. Dans le cas de toiture à la Mansart, la hauteur est mesurée depuis le sol naturel jusqu'à la brisure entre brisis et terrassons.

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

A moins que les bâtiments ne soient contigus, la construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée, à condition :

8-1 : 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 8m, si la façade la plus basse comporte des baies principales,
- la hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 8m, 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 façade la plus haute, avec un minimum de 4m si les deux façades ne comportent pas de baies principales.

8-2 : que la plus courte distance entre deux bâtiments soit supérieure ou égale à 4m.

ARTICLE UF 9 – L'EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol des bâtiments, y compris les annexes, ne peut excéder 70% de la surface du terrain.

Toutefois, il n'est pas fixé de règle d'emprise au sol pour les constructions ou installations nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UF 10 – LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10-1 : Compte tenu des voies adjacentes, la hauteur d'un bâtiment construit en bordure d'une voie publique ou privée doit être au plus égale à la distance minimum entre ce bâtiment et le point le plus proche de l'alignement opposé actuel ou futur (H=L).

10-2 : Compte tenu du plafond de la zone, la hauteur des constructions, hormis les pylônes supports de lignes électriques ou d'antennes, ne peut dépasser 21 mètres.

ARTICLE UF 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS AINSI QUE LES PRESCRIPTIONS DE NATURE A ASSURER LA PROTECTION DES ELEMENTS DU PAYSAGE, DES QUARTIERS, ILOTS, IMMEUBLES, ESPACES PUBLICS, MONUMENTS, SITES ET SECTEURS A PROTEGER

11-1 – Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures.

11-2 – Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus. Il en est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

11-3 – Les clôtures sur les voies publiques ne peuvent pas comporter de parties pleines à une hauteur supérieure à 0,80 m. La hauteur totale de la clôture ne peut être supérieure à 2m.

ARTICLE UF 12 – LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Lors de toute opération de construction neuve, ou de changement d'affectation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les caractéristiques et les normes sont définies ci-après :

- logements : 1 place par logement
- bureaux : 60% de la surface de plancher
- constructions à usage industriel ou artisanal, entrepôts : 10% de la surface de plancher

Toutes dispositions doivent être prises pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres de façon à ce que les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété.

Des écrans boisés seront aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 1000m2.

ARTICLE UF 13 – LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES D'ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les surfaces non bâties et non utilisées par le stationnement et les aires de manœuvre seront plantées.
Les marges de retrait seront plantées.

Le terrain devra comporter au moins 10% d'espaces verts perméables.

III – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UF 14 – LE COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S.) OU LA SURFACE DE PLANCHER MAXIMALE AUTORISEE

En secteur UFa il n'est pas fixé de COS.

En secteur UFb, la surface de plancher maximale est répartie comme suit :

- activités : 22 000 m²
- équipements publics : 2 000 m²
- équipements privés : 2 000 m²

ARTICLE UF 15 – PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UF 16 - INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION ELECTRONIQUE

Il n'est pas fixé de règle.

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA « ZONE N »

Il s'agit d'une zone à protéger contre toute urbanisation du fait de la qualité du site.

I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Les constructions, installations et dépôts de toute nature non visés par l'article N 2.

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

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

Sont autorisées dans les secteurs délimités sur le document graphique :

- Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.
- Les logements de gardien indispensables au fonctionnement des équipements présents.

- Dans les secteurs repérés sur le document graphique comme éléments de paysages protégés au titre de l'article L-123.1.7ème du Code de l'Urbanisme, les travaux ayant pour effet de détruire ou de porter atteinte à un élément de paysage, notamment les mouvements de terre et les coupes ou abattages d'arbres, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable au titre des installations et travaux divers, en application de l'article L 442-2 du code de l'urbanisme. Cette autorisation pourra être refusée ou soumise à des conditions particulières, si les travaux envisagés sont de nature à porter atteinte de manière irrémédiable à l'aspect extérieur des lieux.

– Permis de démolir : en application de l'article R 421-27 du code de l'urbanisme, le permis de démolir a été institué sur l'ensemble du territoire communal par délibération du Conseil Municipal du 15 janvier 2008.. En conséquence, en application de l'article L 421-6 du même code, le permis de démolir pourra être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les travaux envisagés sont de nature à compromettre la protection ou la mise en valeur des quartiers, des monuments et des sites.

II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE N 3 - ACCES ET VOIRIE

a - Accès

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité. Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile. Les accès sur la voie publique doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale.

b - Les voies nouvelles

En cas de création d'une ou plusieurs voies de desserte celles-ci devront être de caractéristiques suffisantes pour répondre de manière satisfaisante aux besoins engendrés par la construction. Si elles se terminent en impasse elles doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent tourner.

ARTICLE N 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

Assainissement

a - Eaux usées :

- Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement s'il existe. Le raccordement aux réseaux publics doit être conçu de manière à pouvoir être situé sur un point en limite entre la parcelle privée et le domaine public

- En l'absence de réseau collectif sont admis les dispositifs autonomes d'assainissement conformes à la réglementation en vigueur. (arrêté du 6 mai 1996 et circulaire du 22 mai 1997). La faisabilité de l'assainissement autonome sera appréciée au vue d'une étude de sol et de filière intégrant les contraintes de surface.

- L'évacuation des eaux usées non traitées dans les rivières, fossés ou égouts pluviales est interdite. « Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale non soumise à autorisation ou à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et de la loi sur l'eau, doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de l'activité et assurant une protection efficace du milieu naturel ».

b - Eaux pluviales :

- Les eaux pluviales doivent être :

. soit infiltrées ou épandues à l'intérieur de chaque parcelle, le ruissellement excédentaire se faisant naturellement dans le respect de l'article 640 du Code Civil.
. soit rejetées dans le réseau collectif s'il existe ou dans le caniveau.

- Les eaux pluviales polluées (issues des voiries, parkings, etc...) devront faire l'objet d'un traitement spécial avant leur rejet dans le réseau collectif.

Les eaux pluviales devront être rejetées dans le réseau de collecte des eaux pluviales ou infiltrées sur la parcelle. En cas de rejet dans le réseau d'eaux pluviales, un dispositif permettant d'écrêter le débit rejeté devra être mis en place de manière à assurer le respect des normes de rejet fixées par l'autorité compétente. Rappel : la norme actuellement fixée par les autorités gestionnaires des réseaux d'assainissement (Conseil Général et Communauté d'Agglomération Sud de Seine) est de 2l/ha/s.

En l'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

c - Desserte électricité et téléphone

Pour toutes constructions nouvelles y compris les constructions individuelles, le raccordement aux réseaux de distribution électrique et téléphonique interne à la parcelle devra être souterrain.

ARTICLE N 5 – LA SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES, LORSQUE CETTE REGLE EST JUSTIFIEE PAR DES CONTRAINTES TECHNIQUES RELATIVES A LA REALISATION D'UN DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL, OU BIEN POUR PRESERVER L'URBANISATION TRADITIONNELLE OU L'INTERET PAYSAGER DE LA ZONE

Aucune caractéristique relative à la superficie ou à la configuration des terrains n'est exigée.

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

Les constructions doivent être édifiées à une distance minimale 6 mètres par rapport à l'alignement.

Toutefois les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait. En cas de retrait la marge minimum de retrait est fixée à 0,50 m.

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

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 6 mètres des limites séparatives latérales et des limites séparatives de fond de parcelle..

Toutefois les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait. En cas de retrait la marge minimum de retrait est fixée à 0,50 m.

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

Les constructions non contiguës doivent être édifiées de telle manière qu'elles observent entre elles une distance au moins égale à la hauteur du bâtiment le plus haut.

Toutefois il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif.

ARTICLE N 9 - EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol maximum des constructions est fixée à 10 % de la surface totale du terrain.

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant jusqu'au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

La hauteur des constructions ne peut excéder 12 mètres au point le plus haut.

Toutefois cette hauteur peut être dépassée pour des équipements collectifs ou ouvrages techniques si cela est rendu nécessaire pour assurer le bon fonctionnement de cet équipement ou ouvrage.

ARTICLE N 11 - L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS AINSI QUE LES PRESCRIPTIONS DE NATURE A ASSURER LA PROTECTION DES ELEMENTS DU PAYSAGE, DES QUARTIERS, ILOTS, IMMEUBLES, ESPACES PUBLICS, MONUMENTS, SITES ET SECTEURS A PROTEGER

L'autorisation d'utilisation du sol, de bâtir, pourra être refusée ou n'être accordée que sous réserve de prescriptions particulières, si l'opération en cause, par sa situation, ses dimensions, son architecture ou son aspect extérieur, est de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains et à la conservation des perspectives monumentales.

Dans les parties de la zone N classées en espaces paysagers protégés les constructions devront être particulièrement soignées. Elles doivent être implantées de manière à éviter de porter atteinte aux arbres les plus intéressants existants sur les parcelles.

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

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions ou exploitations, doit être assuré en dehors des voies publiques.

ARTICLE N 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme.

Les plantations existantes sont maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les aires de stationnement en surface doivent être plantées à raison d'un arbre pour 4 places.

III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE N 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de COS.

ARTICLE N 15 – PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 16 - INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION ELECTRONIQUE

Il n'est pas fixé de règle.

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Bagneux

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 31 janvier 2006
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 11 décembre 2012 (Projet Ligne M4 du Métro)
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 mai 2013

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA « ZONE UC »

Il s'agit d'une zone à caractère d'habitat collectif semi dense où des bâtiments hauts sont construits en ordre discontinu. Elle comprend plusieurs secteurs :

Secteur UCa : C'est un secteur d'habitat collectif semi dense composé de bâtiments hauts discontinus.

Secteur UCb : C'est un secteur d'habitat collectif situé aux abords des avenues Henri Barbusse, Henri Ravera et de la rue de Verdun.

Secteur UCc : Ce secteur correspond au périmètre de l'Opération de Renouvellement Urbain des quartiers Sud .C'est une zone mixte hétérogène dans laquelle les grands ensembles d'habitat collectif alternent avec un habitat pavillonnaire préservé.

Secteur UCd : Ce secteur correspond à une zone mixte hétérogène qui est isolée près de la ZAC Garlande et du cimetière.

Un secteur UCe : qui correspond à un site déjà en grande partie bâti qui pourra évoluer progressivement afin d'accueillir des équipements et des immeubles d'habitation.

Un secteur UCvh : qui correspond à des îlots situés aux abords du futur métro et qui font l'objet d'une ambitieuse opération de renouvellement urbain.

ARTICLE UC 1 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1-1 : L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation préalable, hormis celles liées aux construction et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

1-2 : Les dépôts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, déchets de toute nature, ainsi que les entreprises de cassage de voitures et la transformation de matériaux de récupération.

1-3 : Les entrepôts

1-4 : Les exploitations de carrières, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.

1-5 : L'implantation des dépôts d'hydrocarbures liés à des garages et stations services et l'extension de ceux existants.

1-6 : L'aménagement et l'extension des postes de peinture et tôlerie dans les garages existants.

ARTICLE UC 2 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Rappel :

- Toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessous), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement.

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

2-1- Les constructions à usage de commerce, d'activités, d'artisanat si elles ne génèrent pas de nuisances pour le voisinage et n'engendrent pas de difficultés en matière de stationnement.

2-2- L'implantation et l'extension des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration, à condition :

- qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone (telles que boulangeries, laveries…),

- qu'elles se conforment aux prescriptions édictées par la législation dont elles relèvent et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants.

2-3 - La transformation des installations classées existantes soumises à déclaration ainsi que les installations de servitudes des bâtiments (installation de combustion et groupes froids), à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement et que toutes dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans le milieu environnant.

2-4 - Classement des infrastructures de transport : L'arrêté du 30 mai 1996 a défini les modalités de classement des infrastructures de transport terrestre. En application de ce texte, le classement sonore et les zones de protection acoustique ont été définis par l'arrêté préfectoral du 3 avril 2000 selon 5 types.
Dans les bandes d'isolement acoustique de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique pourront être imposées lors des demandes de permis de construire.

2-5 - Les aires de stockage à condition qu'elles ne dépassent pas 30% de la surface de plancher des surfaces de commerce. Ces zones de stockage pourront être situées sur place ou dans un rayon de 200 m autour de l'activité dont elles dépendent.

2-6 – Permis de démolir : en application de l'article R 421-27 du code de l'urbanisme, le permis de démolir a été institué sur l'ensemble du territoire communal par délibération du Conseil Municipal du 15 janvier 2008. En conséquence, en application de l'article L 421-6 du même code, le permis de démolir pourra être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les travaux envisagés sont de nature à compromettre la protection ou la mise en valeur des quartiers, des monuments et des sites.

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

Tout terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dont les caractéristiques correspondent à sa destination, notamment quand elle entraîne des manœuvres de véhicules lourds, encombrants et de sécurité, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin.

La largeur des voies d'accès ne peut en aucun cas être inférieure à 3,50 m.

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

ARTICLE UC 4 – LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT

4-1 : Eau :

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

4-2 : Assainissement :

4-2-1 : A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Le raccordement aux réseaux publics doit être conçu de manière à pouvoir être situé sur un point en limite entre la parcelle privée et le domaine public

En secteurs UCe et UCvh :
Une gestion séparative des eaux pluviales doit être prévue entre les différents types d'eaux pluviales, qu'il s'agisse des EP des toits (propres et récupérable), des EP de ruissellement ou des EP chargées en hydrocarbures (séparation ou filtrage des hydrocarbures).

4-2-2 : Eaux usées :

Le branchement sur le réseau existant est obligatoire.
Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement.
En cas d'absence de réseau, les dispositions de l'instruction du 3 mars 1982 et des instructions subséquentes du Conseil d'Hygiène Publique sont appliquées.

4-2-3 : Eaux pluviales :

Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, conformément aux articles 640 et 641 du Code Civil.

Les eaux pluviales devront être rejetées dans le réseau de collecte des eaux pluviales ou infiltrées sur la parcelle. En cas de rejet dans le réseau d'eaux pluviales, un dispositif permettant d'écrêter le débit rejeté devra être mis en place de manière à assurer le respect des normes de rejet fixées par l'autorité compétente. Rappel : la norme actuellement fixée par les autorités gestionnaires des réseaux d'assainissement (Conseil Général et Communauté d'Agglomération Sud de Seine) est de 2l/ha/s.

En secteurs UCe et UCvh :
Les eaux pluviales propres seront récupérées et stockées notamment au moyen de noues ou bassins de rétention en toiture ou en sous-sol et serviront notamment a l'arrosage des espaces verts de pleine terre ou réalisés sur dalle ou à l'alimentation en eau des chasses d'eau.

En l'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Rappel: Tous les raccordements aux réseaux publics seront exécutés suivant les prescriptions d'un arrêté d'autorisation pris à la suite d'une demande spéciale présentée par les propriétaires des immeubles intéressés.

4-3 : Autres réseaux (électricité, téléphone, câble…)

Sauf impossibilité technique, les lignes de télécommunication, de télédistribution et de distribution d'énergie électrique du réseau public devront être installées en souterrain.
Si la réalisation en souterrain de ces réseaux est possible sur le domaine public, les réseaux devront également être réalisés en souterrain sur le domaine privé.

ARTICLE UC 5 – LA SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES, LORSQUE CETTE REGLE EST JUSTIFIEE PAR DES CONTRAINTES TECHNIQUES RELATIVES A LA REALISATION D'UN DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL, OU BIEN POUR PRESERVER L'URBANISATION TRADITIONNELLE OU L'INTERET PAYSAGER DE LA ZONE

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UC 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6-1 : Dans le secteur UCa : à l'exception de la rue F.L. Gibon, si aucun reculement ne figure au plan, les constructions doivent être implantées à 6 m minimum de l'alignement. Les constructions dans la marge de reculement sont autorisées à condition qu'elles s'implantent dans la continuité des constructions existantes.

Dans les secteurs UCb et UCd, les constructions peuvent être implantées à l'alignement, ou en retrait avec un minimum de 3m.

6-2 : Si un reculement figure au plan, les constructions doivent être implantées en dehors de cette marge et 50% au moins de l'espace libre doit être traité en espace vert planté d'arbres.

6-3 : Les saillies sur l'alignement sont autorisées à condition qu'elles ne dépassent pas 2,50m et qu'elles soient situées à au moins 3,50m du sol.

6-4 : En l'absence d'indications particulières figurant au plan, les propriétés situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un segment de droite de 7 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacun des alignements des voies adjacentes.

Par rapport à ce pan coupé, le reculement défini aux articles 6-1 et 6-2 doit être respecté.

6-5 : En secteur UCc :
- les constructions pourront s'implanter à l'alignement ou en retrait, en cas d'implantation en retrait, la marge minimum de retrait est fixée à 0,50 m.
- ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux destinés à accueillir les ordures ménagères et au tri sélectif. Ils peuvent s'implanter dans la marge de retrait.

6-6 : En secteur UC e :
- les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait, en cas d'implantation en retrait, la marge minimum de retrait est fixée à 0,50 m.
- ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux destinés à accueillir les ordures ménagères et au tri sélectif. Ils peuvent s'implanter dans la marge de retrait.

6-7 : En secteur UCvh :
- Les constructions peuvent être implantées librement à l'intérieur des polygones de constructibilité figurant sur le document graphique», en respectant les règles d'implantation mentionnées en légende. En cas d'implantation en retrait, la distance minimale de retrait est fixée à 0,50 m.

6-8 : En tous secteurs : les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif pourront être implantées à l'alignement ou en retrait. En cas d'implantation en retrait, la marge minimum de retrait est fixée à 0,5 m.

ARTICLE UC 7 – L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

- **En secteurs UCa-UCb-UCc-UCd :**

7.1 : Pour les terrains situés le long des voies suivantes :
- avenue du maréchal Foch
- avenue Louis Pasteur
- avenue Paul Vaillant Couturier
- avenue Henri Barbusse

Dans une bande de 25 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé (article 6-1 et 6-2) lorsqu'il existe) les constructions sont autorisées :

- sur les limites séparatives si la façade ne comporte pas de baies autres que des jours de souffrance,

- en retrait de ces limites, dans ce cas elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies ci-dessous, qui devront être respectées simultanément :

  - la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, doit être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8,00 m.

    Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à la limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :
    - la distance à la limite séparative, mesurée normalement au centre de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade avec un minimum de 8 m.

    - la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6m.

  - la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 3m.

Au-delà de la bande de 25 mètres comptée à partir de l'alignement ou du reculement imposé (article 6-1 et 6-2) lorsqu'il existe) les constructions sont autorisées : en retrait de ces limites, elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies ci-dessous, qui devront être respectées simultanément :

  - la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, doit être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8,00 m.

    Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à la limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :
    - la distance à la limite séparative, mesurée normalement au centre de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade avec un minimum de 8 m.
    - la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6 m.

  - la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 3 m.

7.2. Pour les autres terrains :

a- Par rapport aux limites séparatives latérales

7.2.1. Dans une bande de 25 mètres comptée à partir du reculement imposé (art. 6-1 et 6-2) lorsqu'il existe :

7.2.1.1. pour les terrains dont la largeur au droit de la construction est inférieure ou égale à 15 mètres, les constructions sont autorisées :

- sur les limites séparatives si la façade ne comporte pas de baies autres que des jours de souffrance,

- en retrait de ces limites, dans ce cas elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies ci-dessous, qui devront être respectées simultanément :

  - la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, doit être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8,00 m.

  Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à la limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :
  - la distance à la limite séparative, mesurée normalement au centre de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade avec un minimum de 8 m.

- la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6 m.

- la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 3 m

7.2.1.2. Pour les terrains dont la largeur au droit de la construction est supérieure à 15m et inférieure ou égale à 30m, les constructions sont autorisées sur l'une des limites ou en retrait. Elles doivent s'écarter de l'une ou l'autre des limites conformément au paragraphe 7.2.1.1. 2ème alinéa.

7.2.1.3. Pour les terrains dont la largeur au droit de la construction est supérieure à 30 mètres, les constructions sur les limites sont interdites, sauf :

- si elles s'adossent à une construction en bon état et de dimension égale ou supérieure existant sur un terrain voisin,
- ou si elles ne sont pas affectées à une activité industrielle, artisanale et que leur hauteur ne dépasse pas 2,60 m.

Les constructions en retrait de ces limites sont autorisées. Dans ce cas, elles doivent s'écarter de ces limites conformément aux règles définies au 7.2.1.1. 2ème alinéa.

b- Par rapport aux limites de fond de parcelle, dans tous les cas les constructions doivent s'implanter conformément aux règles définies au paragraphe 7.2.1.3. Toutefois, les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter sur les limites de fond de parcelle.

7.2.2. Au delà de la bande des 25 mètres, les constructions doivent s'implanter conformément aux règles définies au paragraphe 7.2.1.3.

Par rapport aux limites de fond de parcelle, dans tous les cas les constructions doivent s'implanter conformément aux règles définies au paragraphe 7.2.1.3. Toutefois, les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter sur les limites de fond de parcelle.

Définitions :
- Pour les pignons supportant des toitures à une ou deux pentes, la hauteur de la construction est mesurée depuis le sol naturel jusqu'à un point médian situé entre le faîtage et l'égout du toit. Dans le cas de toiture à la Mansart, la hauteur est mesurée depuis le sol naturel jusqu'à la brisure entre brisis et terrassons.

- **En secteur UC e**

Les constructions pourront être implantées en limite séparative ou en retrait.
En cas d'implantation en retrait, elles devront respecter les règles de retrait suivantes :

- la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, doit être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8,00 m.

- la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 3m.

Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à la limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :
- la distance à la limite séparative, mesurée normalement au centre de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade avec un minimum de 8 m.
- la distance par rapport à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6 m.

Toutefois, si la façade ne comprend que des baies secondaires, c'est-à-dire des baies desservant des pièces secondaires, la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur de la façade en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir etre inférieure à 4 m.

- **En secteur UC vh**

Les constructions peuvent être implantées librement à l'intérieur des polygones de constructibilité figurant sur le document graphique en respectant les règles d'implantation mentionnées en légende. En cas d'implantation en retrait, la distance minimale de retrait est fixée à 0,50 m sauf indication contraire figurant sur le document graphique.

Hors des polygones de constructibilité, les mêmes dispositions s'appliqueront pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

- **En secteurs UCa et UCvh**

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif pourront être implantées sur les limites séparatives ou en retrait. En cas d'implantation en retrait, la marge minimum de retrait est fixée à 0,5 m.

ARTICLE UC 8 – L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

A moins que les bâtiments ne soient contigus, la construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée, à condition :

8-1 : 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 8m, si la façade la plus basse comporte des baies principales,
- la hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 8m, 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 façade la plus haute, avec un minimum de 4m si les deux façades ne comportent pas de baies principales.

8-2 : que la plus courte distance entre deux bâtiments soit supérieure ou égale à 4 m.

En secteur UC vh :

Lorsque plusieurs bâtiments non contigus sont édifiés sur une même propriété, ils doivent respecter entre eux une marge de retrait au mois égale à 1/5eme de la façade la plus haute située en vis-à-vis de l'immeuble opposé (L=H/5)

ARTICLE UC 9 – L'EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol des bâtiments, y compris les annexes, ne peut excéder 50% du terrain, déduction faite des surfaces destinées à des opérations de voirie (surfaces destinées aux voies d'accès aux constructions ou affectées aux parkings non couverts).

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

En secteur UCc, l'emprise des espaces de stationnement souterrains peut être de 100%.

En secteur UCd, l'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 90% du terrain.

En secteur UCe : L'emprise au sol des bâtiments, y compris les annexes, ne peut excéder 65% du terrain, déduction faite des surfaces destinées à des opérations de voirie (surfaces destinées aux voies d'accès aux constructions ou affectées aux parkings non couverts).

Toutefois, il n'est pas fixé de règle d'emprise au sol pour les constructions ou installations nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

En secteur UCvh : Les constructions doivent être implantées à l'intérieur des polygones de constructibilité figurant sur le document graphique sous l'intitulé : « emprise au sol constructible».

Pour les constructions à usage dominant* de logements, l'emprise des constructions ne devra pas dépasser 65% de la superficie de l'unité foncière.
Pour les constructions à usage dominant* de bureaux, l'emprise au sol ne devra pas dépasser 80% de la superficie de l'unité foncière
Pour les constructions à usage dominant* de commerces, l'emprise au sol ne devra pas dépasser 90% de la superficie de l'unité foncière

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

Toutefois, il n'est pas fixé de règle d'emprise au sol pour les constructions ou installations nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif. Hors des polygones de constructibilité, les mêmes dispositions s'appliqueront pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

ARTICLE UC 10 – LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10-1 : En tout secteur, hormis UCe et UCvh :

Compte tenu des voies adjacentes :

- la hauteur d'un bâtiment construit en bordure d'une voie publique ou privée doit être au plus égale à la distance minimum entre ce bâtiment et le point le plus proche de l'alignement opposé actuel ou futur (H=L).

10-2 : Compte tenu du plafond de la zone :

- En secteur UCa : La hauteur des constructions, hormis les pylônes supports de lignes électriques ou d'antennes, ne peut dépasser 20 mètres, sauf pour la partie de la zone située à l'est et à l'ouest de la rue François Laurent Gibon où la hauteur ne peut dépasser 12 mètres au faîtage.

- En secteur UCb et UCd : La hauteur des constructions, hormis les pylônes supports de lignes électriques ou d'antennes, ne peut dépasser 15 mètres au faîtage.

- En secteur UCc : La hauteur des constructions, hormis les pylônes supports de lignes électriques ou d'antennes, ne peut dépasser 20 mètres au faîtage.

- Les installations techniques sur terrasses sont autorisées à condition que leur hauteur ne dépasse pas 3m et qu'elles soient reculées par rapport à la façade d'une distance au moins égale à leur hauteur.

- En secteur UC e :
  - 15 mètres au point le plus haut. Toutefois au dessus de cette hauteur est autorisé un étage en attique d'une hauteur de 3 mètres maximum, en retrait de 3 m minimum par rapport au nu de la façade, l'ensemble étant limité à une hauteur totale de 18 mètres.
  - Le long des rues Gustave Courbet et Romain Rolland : 12 mètres au point le plus haut. Toutefois au dessus de cette hauteur est autorisé un étage en attique d'une hauteur de 3 mètres maximum, en retrait de 3 m minimum par rapport au nu de la façade, l'ensemble étant limité à une hauteur totale de 15 mètres.
  Dans le cas de deux parcelles contigües appartenant à deux zones différentes du PLU, la hauteur plafond la plus haute sera abaissée d'un niveau sur une profondeur minimum de 6 m le long de la limite séparative.

- En secteur UC vh :
  - 24 mètres au point le plus haut. Toutefois au dessus de cette hauteur est autorisé un étage en attique d'une hauteur de 3 mètres maximum, en retrait de 3 m minimum par rapport au nu de la façade, l'ensemble étant limité à une hauteur totale de 27 mètres.

  Dans le cas de deux parcelles contigües appartenant à deux zones différentes du PLU, la hauteur plafond la plus haute sera abaissée d'un niveau sur une profondeur minimum de 6 m le long de la limite séparative.

  Nota : la hauteur est mesurée en tout point par rapport au terrain naturel.

ARTICLE UC 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS AINSI QUE LES PRESCRIPTIONS DE NATURE A ASSURER LA PROTECTION DES ELEMENTS DU PAYSAGE, DES QUARTIERS, ILOTS, IMMEUBLES, ESPACES PUBLICS, MONUMENTS, SITES ET SECTEURS A PROTEGER

En secteurs UCa, UCb, UCc, UCd

11-1 – Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures.

11-2 – Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus. Il en est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

11-3 – Les clôtures sur les voies publiques ne peuvent pas comporter de parties pleines à une hauteur supérieure à 0,80 m. La hauteur totale de la clôture ne peut être supérieure à 2m.

En secteurs UCe et UC vh :

11-1 Dispositions générales

Volumétrie:

Les volumes devront être simples et en harmonie avec le bâti existant

Le long de l'avenue A. Briand, les volumes à usage de bureaux et de commerces souligneront le front bâti sur toute la largeur de la façade par une masse de forme simple, coté avenue, pouvant faire l'objet d'un ou de plusieurs redans côté cœur d'îlot.

Pour les constructions destinées au logement, les volumes seront traités à l'alignement et formeront une masse de formes simples. Est imposé la juxtaposition de petits immeubles de 25 à 35m de linéaire de façade pour animer et varier les propositions architecturales.

Pour chaque bâtiment devra être créé au moins une faille, sous la forme d'un porche par exemple, divisant le bâtiment en séquence afin de ménager des vues entre la rue et le cœur d'îlot.

Attiques

La ligne de ciel des bâtiments devra être soulignée par le traitement des attiques.

L'attique doit être traité de manière contrastée (couleurs et/ou matériaux) par rapport au volume principal des façades

L'attique doit être situé à au moins 3m en retrait du plan de la façade principale au-dessus du dernier étage courant ; il est limité à une hauteur de 4m (hauteur mesurée à l'acrotère)

Les volumes d'attique sont autorisés sur deux niveaux sans dépasser la hauteur maximale autorisée (cf. article 10).

Le plan de façade du dernier étage courant pourra se prolonger au niveau de l'attique sans excéder le quart du linéaire de la façade.

Les façades alignées sur l'avenue A. Briand devront avoir une hauteur comprise entre 28 m et 32 m afin de marquer le front bâti et former une ligne de ciel horizontale.

11-2 Façades

Les façades principales devront affirmer les alignements imposés par des plans de forme simple. Toutefois, la découpe de la façade principale par des « retraits » et par des saillies (ou débords) est autorisée.

Les façades principales affirmeront les alignements.

Pour les constructions à usage dominant* de bureaux plusieurs cas de figure sont proposés, dans tous les cas ils ne devront pas excéder de plus d'un tiers de la surface de la façade (hors rez-de-chaussée et attique) :

Le retrait profond : le retrait des façades est autorisé sur de grandes profondeurs. Dans ce cas, pour des besoins d'éclairage naturel des locaux, il est exigé que la profondeur du retrait soit inférieur ou égale à la largeur du retrait

Le retrait de faible profondeur : des retraits plus faibles sont autorisés sur la façade pour constituer des loggias ou des failles verticales sur un ou plusieurs niveaux.

Le débord : les débords pourront se développer sur toute la façade à partir de 8m au-dessus du niveau du rez-de-chaussée dans une amplitude de 1,20m en encorbellement sur un ou plusieurs niveaux de la façade.

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

Pour les constructions à usage dominant* de logements,

Il est préconisé des retraits sur les façades coté voirie et des débords sur les façades côté jardin en respectant au mieux l'ensoleillement.
Les terrasses, balcons, jardins d'hiver, loggias devront avoir au minimum une surface de 1,5m x 1,5m

Les débords, bandeaux, casquettes et autres dispositifs architectoniques de façade sont autorisés.

Hormis le socle du rez-de-chaussée et la ligne de ciel, les façades principales devront affirmer une verticalité

La simple superposition d'éléments répétitifs en façade est interdite

Le plan de façade aligné sur voirie devra représenter au moins 75% de surface plane, parties pleines et ouvertures comprises, hors rez-de-chaussée et attique

Les ouvertures devront être conçues comme des éléments d'animation des façades

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

Traitement des rez-de-chaussée

Pour les constructions à usage dominant* de logements :

Afin d'assurer l'accueil de locaux commerciaux ou d'activités, la façade du rez-de-chaussée côté rue ne devra pas être porteuse et la hauteur du rez-de-chaussée sera supérieure ou égale à 3,50m

Les halls d'entrée devront être vitrés ou ouverts en façade, traversans et donnant sur les cœurs d'îlot. Ils pourront être sur une double hauteur.

Les parements en façade sont interdits

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

Pour les constructions à usage dominant* de bureaux et/ou de commerces :

Les halls d'entrée seront vitrés ou ouvert en façade, traversant et donnant sur les cœurs d'îlot. Ils pourront être sur une double hauteur.
Les parements en façade sont interdits
La hauteur du socle du rez-de-chaussée devra être comprise entre 4 et 6 **m** afin d'accueillir des commerces
Le rez-de-chaussée devra être vitré à plus de 50% sur l'espace public avec un vitrage clair non réfléchissant qui descendra jusqu'au sol.

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

11-3 Toitures et jardins sur dalles

Les équipements et les émergences seront traités en harmonie avec les bâtiments et le paysage

Les édicules de ventilation devront être intégrés dans le dessin du jardin.

11-4 Rampes de parking

Les rampes de parking doivent être intégrées à la construction ou bien être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

11-5 Façades commerciales

Pour les rez-de-chaussée commerciaux

Pour les constructions à usage dominant* de logements, en cas d'implantation commerciale en rez-de-chaussée :

Le rez-de-chaussée affirmera le socle horizontal du bâtiment et la vocation commerciale du programme
Le niveau du rez-de-chaussée devra être celui de l'espace public sans marche, ni rampe.
Tout retrait même partiel est interdit sauf pour marquer l'entrée principale de l'immeuble.

Pour les constructions à usage dominant* de bureaux, en cas d'implantation commerciale en rez-de-chaussée :

La façade du rez-de-chaussée sera alignée sur toute sa longueur soit à l'aplomb de la façade principale, soit en retrait maximum de 1,20m

Les enseignes commerciales devront être comprises dans la hauteur du rez-de-chaussée, c'est-à-dire entre 4 et 6m et devront être traitées comme un bandeau.
Ce bandeau devra laisser un pied de façade libre minimum de 3,5m. Les caissons lumineux sont interdits.

Les accès aux aires de livraison devront être traités de manière s'intégrer parfaitement à la façade.

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

11-6 Clôtures

Les clôtures seront réalisées en serrurerie avec un barreaudage vertical pour assurer la transparence sur le cœur d'îlot. Le dessin de la clôture sera composé de verticales en minimisant les éléments horizontaux.
Les murs pleins, clôture grillagées ou treillis soudés sont proscrits. Le coloris de ces clôtures devra être dans une teinte foncée.
Les coffrets électriques seront intégrés aux bâtiments.

ARTICLE UC 12 – LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

12-1 : Lors de toute opération de construction neuve, ou de changement d'affectation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les caractéristiques et les normes sont définies en annexe.
Cependant, dans le secteur UCd, ces normes ne s'appliquent pas pour les résidences sociales, les logements passerelles et les logements de type P.L.A.I.

12-2 : Lors d'une opération d'extension :

- Il est obligatoire de maintenir les places existantes (avec possibilité de les déplacer) à moins que les normes du paragraphe 12-1 soient respectées pour la surface de plancher totale (existante et projetée),

- Les règles du paragraphe 12-1 ne s'appliquent que pour les surfaces de plancher créées, sauf pour l'habitation dont les règles restent celles du paragraphe 12-1 lors de création de logements supplémentaires.

ARTICLE UC 13 – LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES D'ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Au moins 50% de la superficie du terrain seront traités en espaces verts, avec un minimum d'un arbre par 200m² de terrain libre.
Peuvent être considérées comme espaces verts et entrer dans le calcul de la superficie minimale, les toitures – terrasses engazonnées (celles-ci doivent être recouvertes d'une couche de terre végétale d'au moins 40 cm) et les dalles supérieures aménagées des équipements collectifs.
Les espaces libres ou de circulation à vocation piétonnière et de caractère minéral peuvent également être comptabilisés dans ces surfaces.

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

En secteurs UCa et UCvh, il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

En secteur UCd au moins 10% de la superficie du terrain sera traité en espaces verts.

En secteur UC e : Au moins 17,5 % de la superficie du terrain seront traités en espaces verts. Ces espaces verts seront réalisés, pour 10 % au moins de la surface de l'unité

foncière, en espace de pleine terre, le reste pourra être réalisé sur dalle au niveau du sol ou à un niveau supérieur, recouverte d'un minimum de 70 cm de terre.

En secteur UCvh :

Espaces libres

Chaque unité foncière devra conserver une proportion d'espace libre fixée à :
- 20% pour les constructions à usage dominant* de bureaux
- 35% pour les constructions à usage dominant* de logements
- 10% pour les constructions à usage dominant* de commerces

Au moins 50% des espaces libre devront être végétalisés

Au moins 10% de la superficie de l'unité foncière devront être traités en pleine terre

Les surfaces sur dalles devront être végétalisées dans les proportions suivantes:
- ≥40 cm de terre végétale pour les gazons et couvre-sols
- ≥70 cm de terre végétale pour les arbustes
- ≥100 cm de terre végétale pour les arbres

Devra être planté au moins 2 arbres à grand développement pour 100m² de pleine terre et au moins 1 arbre à moyen ou grand développement pour 200m² d'espace libre

Les sols extérieurs devront être perméables et devront faciliter l'infiltration des eaux pluviales Les revêtements de sols stabilisés ou les cheminements en dallages devront être poreux ou discontinus avec des joints engazonné.

**Un usage dominant correspond à une destination (logement, bureaux…) occupant plus de 50% de la surface de plancher.*

Plantations

Est imposé une unité dans le choix des plantations une essence principale sera déterminée.

Les espèces végétales devront être bien adaptées à la région, limitant les besoins en eau et en entretien

Espaces paysagers

Les terrasses sur dalles, visible depuis l'espace public seront végétalisées avec une épaisseur minimum de 40cm. Des « débordements » de végétation seront mis en place pour participer au paysage du quartier.

Les toitures terrasses non accessibles et terrasses techniques seront végétalisées.

ARTICLE UC 14 – LE COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S.) OU LA SURFACE DE PLANCHER MAXIMALE AUTORISEE

14-1 : En secteur UCa et UCc, le COS est fixé à 1.

14-2 : En secteur UCb, le COS est fixé à 0,9.

14-3 : Il n'est pas fixé de COS en Ucd, Uce et UCvh.

Le C.O.S. n'est pas applicable aux constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif.

ARTICLE UC 15 – PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

En secteurs UCe et UCvh
Si la parcelle est desservie par un réseau de chaleur collectif, les constructions comprenant plus de trois logements devront être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

ARTICLE UC 16 - INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION ELECTRONIQUE

Si la parcelle est desservie par un réseau de communication électronique, les constructions comprenant plus de trois logements devront être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau Très Haut Débit.

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA « ZONE UFa et UFb »

Il s'agit d'une zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts et d'activités tertiaires.
Elle est divisée en deux secteurs :

- un secteur UFa qui correspond aux principaux secteurs à vocation d'industrie de la commune le long des voies ferrées,
- un secteur UFb qui correspond au secteur d'activités de la ZAC Garlande.

I – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UF 1 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1-1 : Les installations classées sauf celles prévues à l'article 2-1., et celles liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

1-2 : Les bâtiments à usage d'habitation et leurs annexes, à l'exception des bâtiments prévus à l'article 2-2 et 2-3.

1-3 : Les bâtiments à usage de commerce et leurs annexes.

1-4 : Les dépôts non couverts de ferrailles, matériaux, combustibles solides ou liquides, déchets de toute nature, à l'exception de ceux qui sont nécessaires à l'exercice d'activités liées au service public ferroviaire, ainsi que les entreprises de cassage de voitures.

1-5 : Les exploitations de carrières, les sablières, les centrales à béton, les affouillements et les exhaussements de sol nécessitant une autorisation et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.

ARTICLE UF 2 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Rappel :

- Toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessous), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement.

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

2-1- Les installations classées quels que soient les régimes auxquels elles sont soumises, à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité majeure, et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens. En outre, leurs exigences de fonctionnement lors de leur ouverture ou à terme, doivent être compatibles avec les infrastructures existantes, notamment les voiries et l'assainissement.

2-2 : Les logements liés au gardiennage à condition :

- que leur surface de plancher ne dépasse pas 100 m²,

- qu'il n'y ait qu'un seul logement de fonction par entreprise.

2-3 – L'aménagement intérieur ou la transformation des installations classées existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement et que toutes dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans le milieu environnant.

2-4 - La réhabilitation des bâtiments à usage d'habitation, de commerce à condition qu'elle se fasse dans le même volume.

2-5 – Permis de démolir : en application de l'article R 421-27 du code de l'urbanisme, le permis de démolir a été institué sur l'ensemble du territoire communal par délibération du Conseil Municipal du 15 janvier 2008.. En conséquence, en application de l'article L 421-6 du même code, le permis de démolir pourra être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les travaux envisagés sont de nature à compromettre la protection ou la mise en valeur des quartiers, des monuments et des sites.

II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

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

Les accès aux établissements seront étudiés de manière à permettre aux véhicules d'entrer et de sortir sans manœuvre.

ARTICLE UF 4 – LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT

4-1 : Eau :

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

4-2 : Assainissement :

4-2-1 - A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Le raccordement aux réseaux publics doit être conçu de manière à pouvoir être situé sur un point en limite entre la parcelle privée et le domaine public

4-2-2 : Eaux usées :

Le branchement sur le réseau existant est obligatoire.
Les eaux industrielles sont soumises au régime des instructions et circulaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement.
En cas d'absence de réseau, les dispositions de l'instruction du 3 mars 1982 et des instructions subséquentes du Conseil d'Hygiène Publique sont appliquées.

4-2-3 : Eaux pluviales :

Les eaux pluviales devront être rejetées dans le réseau de collecte des eaux pluviales ou infiltrées sur la parcelle. En cas de rejet dans le réseau d'eaux pluviales, un dispositif permettant d'écrêter le débit rejeté devra être mis en place de manière à assurer le respect des normes de rejet fixées par l'autorité compétente. Rappel : la norme actuellement fixée par les autorités gestionnaires des réseaux

d'assainissement (Conseil Général et Communauté d'Agglomération Sud de Seine) est de 2l/ha/s.

En l'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Rappel :
- Tous les raccordements aux réseaux publics seront exécutés suivant les prescriptions d'un arrêté d'autorisation pris à la suite d'une demande spéciale présentée par les propriétaires des immeubles intéressés.
- 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.

4-3 : Autres réseaux (électricité, téléphone, câble…)

Sauf impossibilité technique, les lignes de télécommunication, de télédistribution et de distribution d'énergie électrique du réseau public devront être installées en souterrain.

Si la réalisation en souterrain de ces réseaux est possible sur le domaine public, les réseaux devront également être réalisés en souterrain sur le domaine privé.

ARTICLE UF 5 – LA SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES, LORSQUE CETTE REGLE EST JUSTIFIEE PAR DES CONTRAINTES TECHNIQUES RELATIVES A LA REALISATION D'UN DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL, OU BIEN POUR PRESERVER L'URBANISATION TRADITIONNELLE OU L'INTERET PAYSAGER DE LA ZONE

Il n'est pas fixé de règle.

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

6-1 : Si aucun reculement ne figure au plan, les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait. En cas de retrait, celui-ci sera d'au moins 5 mètres pour les constructions nouvelles.

6-2 : Si un reculement figure au plan, les constructions doivent être implantées en dehors de cette marge et 50% au moins de l'espace libre doit être traité en espace vert planté d'arbres.

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

a) Par rapport aux limites séparatives latérales

7-1 : Les constructions sont autorisées :

7.1.1. - sur les limites séparatives si la façade ne comporte pas de baies autres que des jours de souffrance,

7.1.2. - en retrait de ces limites, dans ce cas elles devront s'écarter de ces limites conformément aux règles définies ci-dessous, qui devront être respectées simultanément :

- la distance à la limite séparative, mesurée normalement à une façade comportant des baies principales, doit être au moins égale à la hauteur de cette façade, avec un minimum de 8,00 m.

  Lorsque ladite façade n'est pas parallèle à la limite séparative, les deux règles suivantes se substituent à la règle précédente :
  - la distance à la limite séparative, mesurée normalement au centre de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade avec un minimum de 8 m.
  - la distance à la limite séparative, mesurée normalement en tout point de la façade, doit être au moins égale aux 3/4 de la hauteur de cette façade, avec un minimum de 6m.

- la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment aux limites séparatives, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment en ce point par rapport au terrain naturel, sans pouvoir être inférieure à 6 mètres.

b) Par rapport aux limites séparatives de fond de parcelle, les constructions sont autorisées :

- sur ces limites,

- en retrait de ces limites. Dans ce cas, elles doivent s'écarter de ces limites conformément aux règles définies au 7-1-2.

Définition :
- Pour les pignons supportant des toitures à une ou deux pentes, la hauteur de la construction est mesurée depuis le sol naturel jusqu'à un point médian situé entre le faîtage et l'égout du toit. Dans le cas de toiture à la Mansart, la hauteur est mesurée depuis le sol naturel jusqu'à la brisure entre brisis et terrassons.

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

A moins que les bâtiments ne soient contigus, la construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée, à condition :

8-1 : 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 8m, si la façade la plus basse comporte des baies principales,
- la hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 8m, 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 façade la plus haute, avec un minimum de 4m si les deux façades ne comportent pas de baies principales.

8-2 : que la plus courte distance entre deux bâtiments soit supérieure ou égale à 4m.

ARTICLE UF 9 – L'EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol des bâtiments, y compris les annexes, ne peut excéder 70% de la surface du terrain.

Toutefois, il n'est pas fixé de règle d'emprise au sol pour les constructions ou installations nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UF 10 – LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10-1 : Compte tenu des voies adjacentes, la hauteur d'un bâtiment construit en bordure d'une voie publique ou privée doit être au plus égale à la distance minimum entre ce bâtiment et le point le plus proche de l'alignement opposé actuel ou futur (H=L).

10-2 : Compte tenu du plafond de la zone, la hauteur des constructions, hormis les pylônes supports de lignes électriques ou d'antennes, ne peut dépasser 21 mètres.

ARTICLE UF 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS AINSI QUE LES PRESCRIPTIONS DE NATURE A ASSURER LA PROTECTION DES ELEMENTS DU PAYSAGE, DES QUARTIERS, ILOTS, IMMEUBLES, ESPACES PUBLICS, MONUMENTS, SITES ET SECTEURS A PROTEGER

11-1 – Les matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures.

11-2 – Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus. Il en est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

11-3 – Les clôtures sur les voies publiques ne peuvent pas comporter de parties pleines à une hauteur supérieure à 0,80 m. La hauteur totale de la clôture ne peut être supérieure à 2m.

ARTICLE UF 12 – LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Lors de toute opération de construction neuve, ou de changement d'affectation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les caractéristiques et les normes sont définies ci-après :

- logements : 1 place par logement
- bureaux : 60% de la surface de plancher
- constructions à usage industriel ou artisanal, entrepôts : 10% de la surface de plancher

Toutes dispositions doivent être prises pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres de façon à ce que les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété.

Des écrans boisés seront aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 1000m2.

ARTICLE UF 13 – LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES D'ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les surfaces non bâties et non utilisées par le stationnement et les aires de manœuvre seront plantées.
Les marges de retrait seront plantées.

Le terrain devra comporter au moins 10% d'espaces verts perméables.

III – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UF 14 – LE COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S.) OU LA SURFACE DE PLANCHER MAXIMALE AUTORISEE

En secteur UFa il n'est pas fixé de COS.

En secteur UFb, la surface de plancher maximale est répartie comme suit :

- activités : 22 000 m²
- équipements publics : 2 000 m²
- équipements privés : 2 000 m²

ARTICLE UF 15 – PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE UF 16 - INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION ELECTRONIQUE

Il n'est pas fixé de règle.

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA « ZONE N »

Il s'agit d'une zone à protéger contre toute urbanisation du fait de la qualité du site.

I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Les constructions, installations et dépôts de toute nature non visés par l'article N 2.

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

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

Dans l'ensemble de la zone N sont autorisées les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation.

Sont autorisées dans les secteurs délimités sur le document graphique :

- Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.
- Les logements de gardien indispensables au fonctionnement des équipements présents.

- Dans les secteurs repérés sur le document graphique comme éléments de paysages protégés au titre de l'article L-123.1.7ème du Code de l'Urbanisme, les travaux ayant pour effet de détruire ou de porter atteinte à un élément de paysage, notamment les mouvements de terre et les coupes ou abattages d'arbres, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable au titre des installations et travaux divers, en application de l'article L 442-2 du code de l'urbanisme. Cette autorisation pourra être refusée ou soumise à des conditions particulières, si les travaux envisagés sont de nature à porter atteinte de manière irrémédiable à l'aspect extérieur des lieux.

– Permis de démolir : en application de l'article R 421-27 du code de l'urbanisme, le permis de démolir a été institué sur l'ensemble du territoire communal par délibération du Conseil Municipal du 15 janvier 2008.. En conséquence, en application de l'article L 421-6 du même code, le permis de démolir pourra être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les travaux envisagés sont de nature à compromettre la protection ou la mise en valeur des quartiers, des monuments et des sites.

II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE N 3 - ACCES ET VOIRIE

a - Accès

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité. Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile. Les accès sur la voie publique doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale.

b - Les voies nouvelles

En cas de création d'une ou plusieurs voies de desserte celles-ci devront être de caractéristiques suffisantes pour répondre de manière satisfaisante aux besoins engendrés par la construction. Si elles se terminent en impasse elles doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent tourner.

ARTICLE N 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

Assainissement

a - Eaux usées :

- Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement s'il existe. Le raccordement aux réseaux publics doit être conçu de manière à pouvoir être situé sur un point en limite entre la parcelle privée et le domaine public

- En l'absence de réseau collectif sont admis les dispositifs autonomes d'assainissement conformes à la réglementation en vigueur. (arrêté du 6 mai 1996 et circulaire du 22 mai 1997). La faisabilité de l'assainissement autonome sera appréciée au vue d'une étude de sol et de filière intégrant les contraintes de surface.

- L'évacuation des eaux usées non traitées dans les rivières, fossés ou égouts pluviales est interdite. « Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale non soumise à autorisation ou à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et de la loi sur l'eau, doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de l'activité et assurant une protection efficace du milieu naturel ».

b - Eaux pluviales :

- Les eaux pluviales doivent être :

. soit infiltrées ou épandues à l'intérieur de chaque parcelle, le ruissellement excédentaire se faisant naturellement dans le respect de l'article 640 du Code Civil.
. soit rejetées dans le réseau collectif s'il existe ou dans le caniveau.

- Les eaux pluviales polluées (issues des voiries, parkings, etc...) devront faire l'objet d'un traitement spécial avant leur rejet dans le réseau collectif.

Les eaux pluviales devront être rejetées dans le réseau de collecte des eaux pluviales ou infiltrées sur la parcelle. En cas de rejet dans le réseau d'eaux pluviales, un dispositif permettant d'écrêter le débit rejeté devra être mis en place de manière à assurer le respect des normes de rejet fixées par l'autorité compétente. Rappel : la norme actuellement fixée par les autorités gestionnaires des réseaux d'assainissement (Conseil Général et Communauté d'Agglomération Sud de Seine) est de 2l/ha/s.

En l'absence de réseau ou d'insuffisance de réseau, l'aménagement nécessaire au libre écoulement des eaux pluviales est à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

c - Desserte électricité et téléphone

Pour toutes constructions nouvelles y compris les constructions individuelles, le raccordement aux réseaux de distribution électrique et téléphonique interne à la parcelle devra être souterrain.

ARTICLE N 5 – LA SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES, LORSQUE CETTE REGLE EST JUSTIFIEE PAR DES CONTRAINTES TECHNIQUES RELATIVES A LA REALISATION D'UN DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL, OU BIEN POUR PRESERVER L'URBANISATION TRADITIONNELLE OU L'INTERET PAYSAGER DE LA ZONE

Aucune caractéristique relative à la superficie ou à la configuration des terrains n'est exigée.

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

Les constructions doivent être édifiées à une distance minimale 6 mètres par rapport à l'alignement.

Toutefois les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif et notamment les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait. En cas de retrait la marge minimum de retrait est fixée à 0,50 m.

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

Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à 6 mètres des limites séparatives latérales et des limites séparatives de fond de parcelle..

Toutefois les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif et notamment les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait. En cas de retrait la marge minimum de retrait est fixée à 0,50 m.

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

Les constructions non contiguës doivent être édifiées de telle manière qu'elles observent entre elles une distance au moins égale à la hauteur du bâtiment le plus haut.

Toutefois il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif.

ARTICLE N 9 - EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol maximum des constructions est fixée à 10 % de la surface totale du terrain.

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

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur : la hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant jusqu'au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

La hauteur des constructions ne peut excéder 12 mètres au point le plus haut.

Toutefois cette hauteur peut être dépassée pour des équipements collectifs ou ouvrages techniques si cela est rendu nécessaire pour assurer le bon fonctionnement de cet équipement ou ouvrage.

ARTICLE N 11 - L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS AINSI QUE LES PRESCRIPTIONS DE NATURE A ASSURER LA PROTECTION DES ELEMENTS DU PAYSAGE, DES QUARTIERS, ILOTS, IMMEUBLES, ESPACES PUBLICS, MONUMENTS, SITES ET SECTEURS A PROTEGER

L'autorisation d'utilisation du sol, de bâtir, pourra être refusée ou n'être accordée que sous réserve de prescriptions particulières, si l'opération en cause, par sa situation, ses dimensions, son architecture ou son aspect extérieur, est de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains et à la conservation des perspectives monumentales.

Dans les parties de la zone N classées en espaces paysagers protégés les constructions devront être particulièrement soignées. Elles doivent être implantées de manière à éviter de porter atteinte aux arbres les plus intéressants existants sur les parcelles.

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

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions ou exploitations, doit être assuré en dehors des voies publiques.

ARTICLE N 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme.

Les plantations existantes sont maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Les aires de stationnement en surface doivent être plantées à raison d'un arbre pour 4 places.

III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE N 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de COS.

ARTICLE N 15 – PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 16 - INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION ELECTRONIQUE

Il n'est pas fixé de règle.

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

www.societedugrandparis.fr