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 **I.1.11**

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de **Vitry-sur-Seine**

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 du Val-de-Marne 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 Vitry-sur-Seine 20

4 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune 24

4.1 Les documents supra-communaux 26
4.1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) 26
4.1.2 Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) 26
4.2 Le PLU en vigueur 26
4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées 26
4.2.2 Les contraintes réglementaires 28
4.2.3 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables 30
4.2.4 Les Orientations Particulières d'Aménagement 30
4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné 30
4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité 30
4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet 31
4.3.3 Evolutions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables induites par le projet 32
4.3.4 Evolutions des Orientations particulières d'aménagement induites par le projet 32
4.3.5 Evolutions du plan de zonage induites par le projet 32
4.3.6 Evolutions du règlement induites par le projet 33
4.4 Évaluation environnementale/Analyse des impacts sur l'environnement de la mise en compatibilité du PLU 46

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune 47

A1. Extrait du rapport de présentation en vigueur
A2. Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité
B1. Extrait du PADD en vigueur
B2. Extrait du PADD mis en compatibilité
C1. Extrait du DOA en vigueur
C2. Extrait du DOA mis en compatibilité
D1. Extrait du règlement en vigueur
D2. Extrait du règlement mis en compatibilité
E1. Extrait du zonage en vigueur
E2. Extrait du zonage mis en compatibilité
F1. Extrait du plan 4.10 relatif au patrimoine bâti en vigueur
F2. Extrait du plan 4.10 relatif au patrimoine bâti mis en compatibilité

1 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de VITRY-SUR-SEINE, dans le Val-de-Marne, 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 VITRY-SUR-SEINE 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 VITRY-SUR-SEINE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006.

Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 22 juin 2011.

Ainsi, le document d'urbanisme de VITRY-SUR-SEINE 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.

Nota : Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est en cours de révision. Le nouveau PLU de la ville, qui tient compte de l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris sur le territoire communal, doit être approuvé avant la fin de l'année 2013.

La ville de VITRY-SUR-SEINE 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 Vitry-sur-Seine n'a fait l'objet d'aucune évolution. Ainsi, les dispositions prévues par la présente procédure de mise en compatibilité demeurent inchangées.

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

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

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d’urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

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

2.1.2 Champ d'application

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

Au vu des textes[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 VITRY-SUR-SEINE. **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 VITRY-SUR-SEINE. 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 VITRY-SUR-SEINE 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 VITRY-SUR-SEINE.

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 VITRY-SUR-SEINE 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 et précisant dans quelle mesure la préservation de l'environnement est prise en compte dans le projet de mise en compatibilité du PLU au regard de la nouvelle opération. Elle aborde deux sujets :
  - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique, de l'infrastructure des sites de maintenance et des ouvrages annexes, exploitation) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
  - Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter la description du projet. Présentation de la version initiale du document en vigueur et de la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.
- Les extraits du **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** (PADD), portant sur les éléments de la politique de la collectivité en matière d'aménagement qui pourraient interférer avec le projet et avoir pour effets de compromettre ou de rendre plus onéreuse sa réalisation. Présentation de la version initiale du document en vigueur et de la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.

  Les extraits de la **pièce écrite des orientations particulières d'aménagement.** 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.
- Deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) concerné 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 fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage. Elle fait également apparaître les éléments figurant sur le document graphique éventuellement impactés pour les besoins du projet.
- Deux extraits du **document graphique repérant les éléments de patrimoine bâti à préserver au titre de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme** : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait mention des évolutions du repérage.

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 du Val-de-Marne

Dans le département du Val-de-Marne, 10 communes sont concernées par le projet.

Sur ces 10 communes dotées d'un document d'urbanisme en vigueur, sept communes possèdent un Plan Local d'Urbanisme (PLU), conforme aux nouvelles dispositions du Code de l'Urbanisme.

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

Trois communes sont régies 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.

Parmi ces communes, Villiers-sur-Marne est concernée à double titre par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. D'une part par la mise en compatibilité de son POS, et d'autre part par la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC des « *Boutareines* » que les emprises du réseau de transport public du Grand Paris traversent en partie. La ville de Villiers-sur-Marne étant toujours dotée d'un POS et la ZAC ayant été approuvée avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, son Plan d'Aménagement de Zone fait en effet l'objet d'une mise en compatibilité spécifique conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme.

Enfin, aucune commune de ce département ne fait partie d'un périmètre de Schéma Directeur ni de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

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.

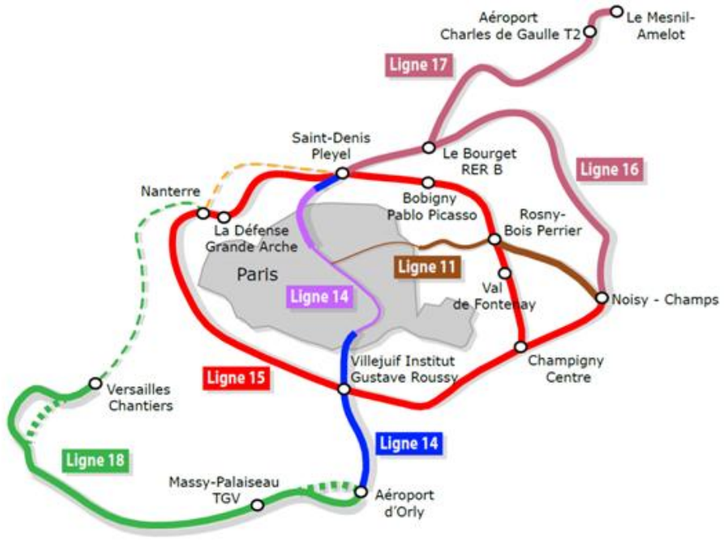
Les deux maîtres d'ouvrage, Société du Grand Paris et STIF, favorisent les choix de conception de nature à préserver l'avenir et à autoriser des évolutions dans la structure d'exploitation du réseau. Ces choix de conception amènent à identifier des dispositions dites d'« interopérabilité », qui concernent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



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 Vitry-sur-Seine

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse d'Est en Ouest le territoire de VITRY-SUR-SEINE sur une longueur totale d'environ 4,7km.

Après un parcours en zone pavillonnaire, il s'infléchit vers le Sud en longeant l'avenue Youri Gagarine, puis l'avenue Rouget de l'Isle. Il prend ensuite à nouveau la direction de l'Est vers les espaces à vocation économique. L'infrastructure quitte la commune en franchissant la Seine.

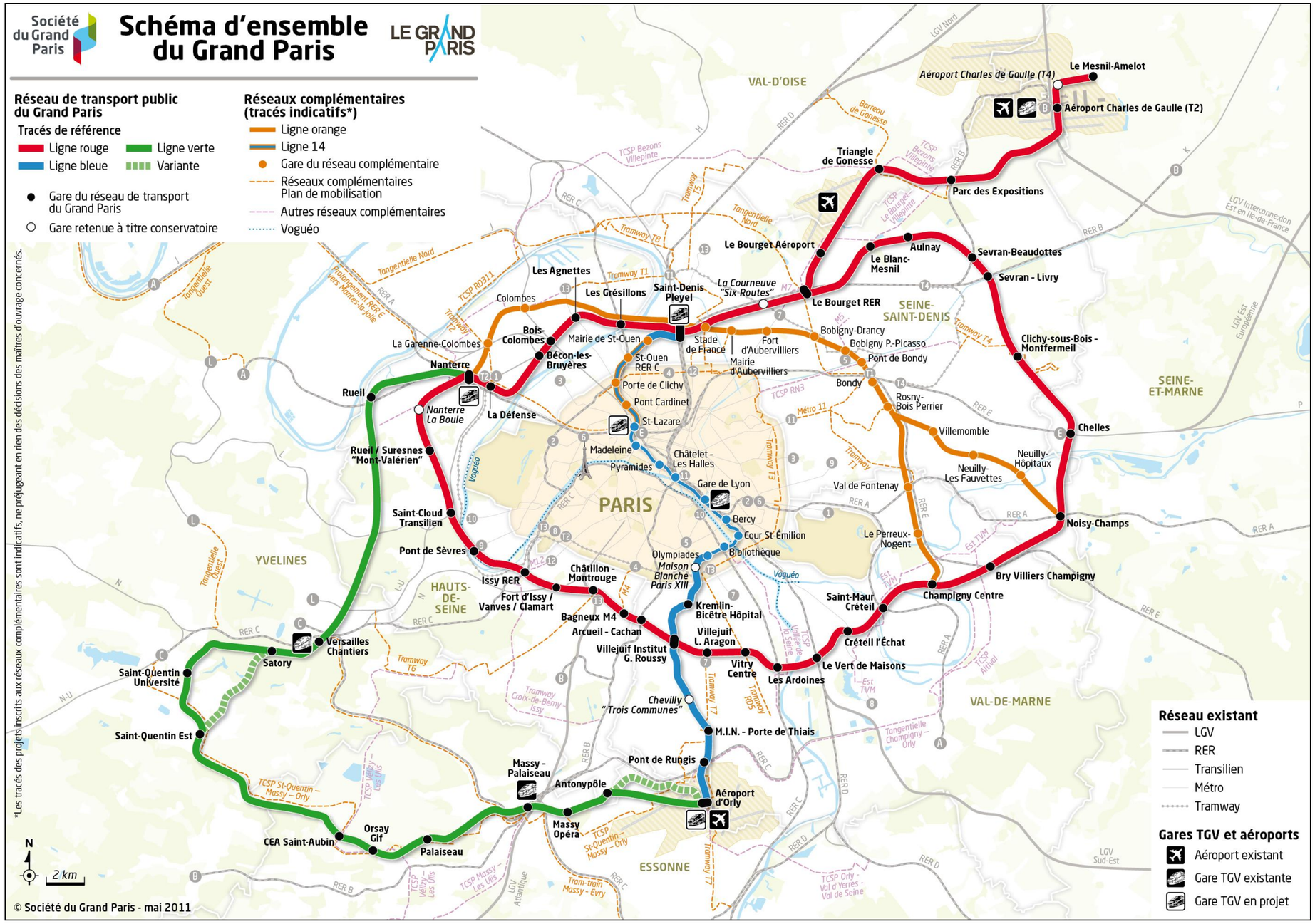
VITRY-SUR-SEINE accueille au Sud-Est l'infrastructure de desserte d'un site de maintenance industriel (SMI) en tunnel.

Le territoire communal est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- Par l'infrastructure de transport en tunnel (section courante pour une longueur d'environ 3 370 m et desserte du site de maintenance industriel (SMI) pour une longueur d'environ 1 360 m).

[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.

- Par la gare de *« Vitry Centre »* en limite du parc municipal du Coteau et l'avenue Maximilien Robespierre (complétée par sa gare souterraine).
- Par une seconde émergence de la gare *« Les Ardoines »* (complétée également par sa gare souterraine) au Sud-Est de la commune à proximité de la gare actuelle du RER C.
- Par les emprises du SMI au Sud-Est de la commune, aux abords de la rue Léon Geffroy.
- Par l'implantation de six ouvrages techniques annexes tout au long du tracé de la section courante et de l'infrastructure de desserte du SMI.



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 VITRY-SUR-SEINE 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 tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de VITRY-SUR-SEINE sur une longueur totale d'environ 4,7 kilomètres.

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

- Par l'infrastructure de transport en tunnel (section courante pour une longueur d'environ 3 400 m et desserte d'un site de maintenance industriel (SMI) pour une longueur d'environ 1 280 m).
- Par l'implantation de l'émergence de la gare de *« Vitry Centre »* et de sa partie souterraine en limite du parc municipal du Coteau et l'avenue Maximilien Robespierre (complétée par sa gare souterraine).
- Par une seconde émergence de la gare *« Les Ardoines »* (complétée également par sa gare souterraine) au Sud-Est de la commune à proximité de la gare actuelle du RER C.
- Par les emprises du SMI au Sud-Est de la commune, aux abords de la rue Léon Geffroy.
- Par l'implantation de six ouvrages techniques annexes tout au long du tracé de la section courante et de l'infrastructure de desserte du SMI.

Le projet est implanté sur cinq zones distinctes du PLU de la ville de VITRY-SUR-SEINE : quatre zones urbaines et une zone naturelle.

Une partie du tracé traverse la Zone d'Aménagement Concerté *« RN 305 Sud »* approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 25 mars 2009 et par arrêté préfectoral du 26 août 2009. Celle-ci a été intégrée dans le PLU conformément aux textes.

On notera également que le conseil municipal du 14 décembre 2011 a approuvé le principe de la création de la ZAC *« Gare-Ardoines »* ainsi que le périmètre de concertation préalable et les modalités de cette concertation opérées par l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont (EPA-ORSA). La ZAC *« Gare-Ardoines »* a été créée par arrêté préfectoral du 5 juin 2012.

4.2.1.1 Les zones UB et UB1

Les zones UB et UB1 sont concernées sur une distance d'environ 240 m par le projet de transport public du Grand Paris.

La zone UB1 est très peu impactée par le projet qui la traverse en souterrain sur quelques mètres dans sa partie Nord. Aucun ouvrage annexe n'est prévu sur cette zone.

La zone UB est traversée en deux sections distinctes :

- D'abord, entre la voie Bouchardon et le parc municipal du Coteau par l'infrastructure en souterrain.
- Ensuite, après un court passage en zone N (parc municipal du Coteau), l'infrastructure en souterrain circule à nouveau en zone UB au Nord et au Sud de la bibliothèque Nelson Mandela jusqu'à l'intersection entre l'avenue Lucien Français et l'avenue Maximilien Robespierre. Cette section est aussi concernée par l'émergence de la gare *« Vitry Centre »* ainsi que par les emprises de sa gare souterraine.

Le Règlement d'Urbanisme précise que cette zone *« **correspond aux entrées de ville (secteur Blanqui, RN 305-nord et RN 305-sud, RN 7) ainsi qu'aux franges du parc des Lilas. Il s'agit d'une zone intermédiaire, assurant la transition entre les axes principaux de la commune et les quartiers plus spécifiquement dédiés à l'habitat.** La vocation mixte des secteurs qu'elle regroupe doit être développée et renforcée, en associant principalement habitation, hébergement hôtelier, bureaux, commerce, artisanat, services publics et d'intérêt collectif ».*

4.2.1.2 La zone UC et les secteurs UCa et UCi

La zone UC et ses secteurs UCa et UCi sont fortement impactées par le projet, sur une section de l'ordre de 1 630 m :

- En entrant sur la commune à l'Ouest, l'infrastructure courante souterraine traverse le secteur UCa sur 680 m environ entre l'avenue du Colonel Fabien et la voie Bouchardon au Nord du parc municipal du Coteau. Sur cette section est prévue l'implantation d'un ouvrage technique annexe sur la voie Arthur Honegger.
- L'infrastructure pénètre en zone UC au Sud de la commune pour décrire une courbe entre la rue Gretillat et la rue de Choisy. La longueur de cette section est d'environ 215 m.
- Le projet de réseau de transport public du Grand Paris intéresse le secteur UCi au titre de l'infrastructure de desserte du SMI en tunnel sur une longueur d'environ 730 m. La trajectoire décrit une large courbe qui s'étend légèrement au Nord de la rue Broussais.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UC « ***correspond aux secteurs de la commune plus particulièrement dédiés à l'habitat individuel ou en petits immeubles collectifs.*** *Outre l'habitation, la vocation de la zone UC est ouverte aux fonctions de commerce, d'artisanat, d'hébergement hôtelier, de bureaux, de services publics et d'intérêt collectif, complémentaires à l'habitat ».*

« Le secteur UCa, qui correspond aux quartiers d'habitat implantés sur les coteaux, est soumis à des règles particulières d'aménagement des espaces verts visant à valoriser le paysage de jardins caractéristique de cette partie de la commune et à limiter l'imperméabilisation des sols ».

« Le secteur UCi, correspondant au quartier de la Ferme et aux quartiers d'habitat situés aux abords de la gare de Vitry, est couvert par le périmètre d'application du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI annexé au présent règlement) dont les prescriptions doivent être appliquées ».

4.2.1.3 La zone UD

Cette troisième zone est concernée sur 935 m environ par deux sections distinctes du projet d'infrastructure en tunnel :

- De l'avenue Youri Gagarine jusqu'à l'avenue Rouget-de-L'Isle. La mise en place de deux ouvrages techniques annexes est prévue sur cette section : le premier au Nord à l'intersection de la rue Kladno et de l'avenue Youri Gagarine, à proximité du parc du Coteau, le second, avenue Rouget-de-L'Isle, à proximité de l'intersection avec la rue Albert Thomas.

- A la suite d'une brève incursion en zone UB, le tracé traverse à nouveau la zone UD au niveau de la rue Constant Coquelin et de la rue Gretillat.

Le Règlement d'Urbanisme indique que « ***la zone UD correspond aux grands quartiers d'habitat collectif de Vitry (Grand-ensemble est, Grand-ensemble ouest et quartier Balzac).*** *Outre toute forme d'habitation, la vocation de la zone UD est ouverte aux fonctions de commerce, d'artisanat, d'hébergement hôtelier, de bureaux, de services publics et d'intérêt collectif, complémentaires à l'habitat ».*

4.2.1.4 Les secteurs UFbi et UFi de la zone UF

La zone UF (et les secteurs UFi et UFbi) est concernée au total par une section de l'ordre de 1 830 m.

Le secteur UFi est intéressé à plusieurs titres par le projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- Par la section courante de l'infrastructure en souterrain sur une longueur de l'ordre de 500 m.

- Par l'infrastructure de desserte du SMI en tunnel sur approximativement 540 m.

- Par deux ouvrages techniques annexes : le premier, situé à l'Ouest du Centre Technique Municipale, à proximité de la rue de Choisy, au niveau du scindement de l'infrastructure entre la section courante en souterrain et le tunnel de raccordement au SMI ; le second situé à l'Est du Centre Technique Municipal, au niveau de la rue Léon Geoffroy.

- Par l'émergence de la seconde gare *« Les Ardoines »,* et une petite portion de cette gare en souterrain, situées le long du réseau ferré existant et assurant la correspondance avec la gare du RER C.

- Enfin, la plus grande partie des emprises du SMI à proximité de la rue Léon Geffroy.

Le secteur UFbi accueille le tracé sur une distance de l'ordre de 800 m ainsi que la gare souterraine et un ouvrage technique annexe aux abords du quai Jules Guesde.

Le Règlement d'Urbanisme indique que « ***la zone UF correspond aux parties de la commune dédiées à l'activité économiques****, principalement la zone d'activités des bords de Seine et une partie de l'entrée de ville sur la RN7. Elle est spécifiquement destinée aux activités économiques de tous ordres (industrie, bureaux, laboratoires, artisanat, services, commerce...).*

Elle intègre également :

- *Le domaine du Port Autonome, qui a notamment vocation à accueillir des activités liées à la voie d'eau.*

- *Une partie du domaine ferroviaire, qui a exclusivement vocation à accueillir les installations nécessaires à l'exploitation du réseau ferroviaire ».*

4.2.1.5 La zone N

La zone naturelle N est concernée à double titre par le projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- D'une part, par l'infrastructure courante en souterrain (sur 80 m environ) en bordure Est du parc municipal du Coteau.

- D'autre part, par l'implantation de la future gare Vitry Centre, complétée par son emprise en souterrain.

Selon le Règlement d'Urbanisme, « ***la zone N correspond*** *:*

- ***d'une part à un espace naturel à protéger, dont la majeure partie est consacrée à l'aménagement d'un parc départemental*** *dédié aux loisirs de plein air, à la détente, à la découverte de la nature et aux jardins familiaux; cet espace est également susceptible d'accueillir des équipements publics ou privés en rapport avec les fonctions du parc, notamment les fonctions éducatives et culturelles liées à la découverte de la nature ; il accueille aussi des activités horticoles et des pépinières, ainsi qu'une aire d'accueil des gens du voyage.*

- ***d'autre part aux parcs et jardins publics de la commune*** *».*

4.2.2 Les contraintes réglementaires

4.2.2.1 Les emplacements réservés

L'infrastructure souterraine passe sous **12 emplacements réservés** pour voirie, sans les remettre en cause. Il s'agit selon une analyse d'Ouest en Est de :

- L'emplacement réservé C7 rue Berlioz dont le bénéficiaire est la commune.
- L'emplacement réservé D5 avenue du Moulin de Sacquet dont le bénéficiaire est le Département.
- L'emplacement réservé C8 voie Bouchardon dont le bénéficiaire est la commune.
- L'emplacement réservé D7 avenue Rouget de l'Isle dont le bénéficiaire est le Département.
- L'emplacement réservé C78 rue Anselme Rondenay dont le bénéficiaire est la commune.
- L'emplacement réservé C53 rue du Général Malleret Joinville dont le bénéficiaire est la commune.
- L'emplacement réservé C17 rue de Choisy dont le bénéficiaire est la commune.
- L'emplacement réservé C4 rue de Bel Air dont le bénéficiaire est la commune.
- L'emplacement réservé C70 rue Gabriel Péri dont le bénéficiaire est la commune.
- L'emplacement réservé C81 rue Victor Ruiz dont le bénéficiaire est la commune.
- L'emplacement réservé C62 rue du Colonel Moll dont le bénéficiaire est la commune.
- Enfin, l'emplacement réservé C58 rue Léon Mauvais dont le bénéficiaire est la commune.

L'infrastructure souterraine passe également sous l'emplacement réservé n°7 dont l'objet est une coulée verte.

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.

4.2.2.2 Le Espaces Boisés Classés

Le projet impacte le parc du Coteau protégé par un Espace Boisé Classé.

Même si la section en tunnel et la gare en souterrain ne remettent pas en cause cet EBC, ce dernier devra être réduit sur les emprises de l'émergence de la gare de « *Vitry Centre* ».

4.2.2.3 Le patrimoine bâti identifiés au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme

L'émergence gare de « *Vitry Centre* » impacte également un ***élément du patrimoine bâti identifié dans le document graphique 4.10 au titre de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme***. Il s'agit de la grille du parc du Coteau. La réalisation de l'émergence gare à l'entrée du parc du Coteau impose la suppression de la protection de cet élément. Le document graphique 4.10 relatif au patrimoine bâti devra donc être modifié dans ce sens.

On notera pour mémoire que, dans ce même document graphique 4.10, le tracé en souterrain est implanté sous trois éléments du ***patrimoine bâti identifiés au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme :***

- Deux au niveau de la rue Camélinat à l'Ouest du territoire communal.
- Le dernier au Sud de la rue Léon Mauvais.

Le projet en souterrain n'aura pas d'incidences sur eux.

4.2.2.4 Les servitudes d'utilité publique

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

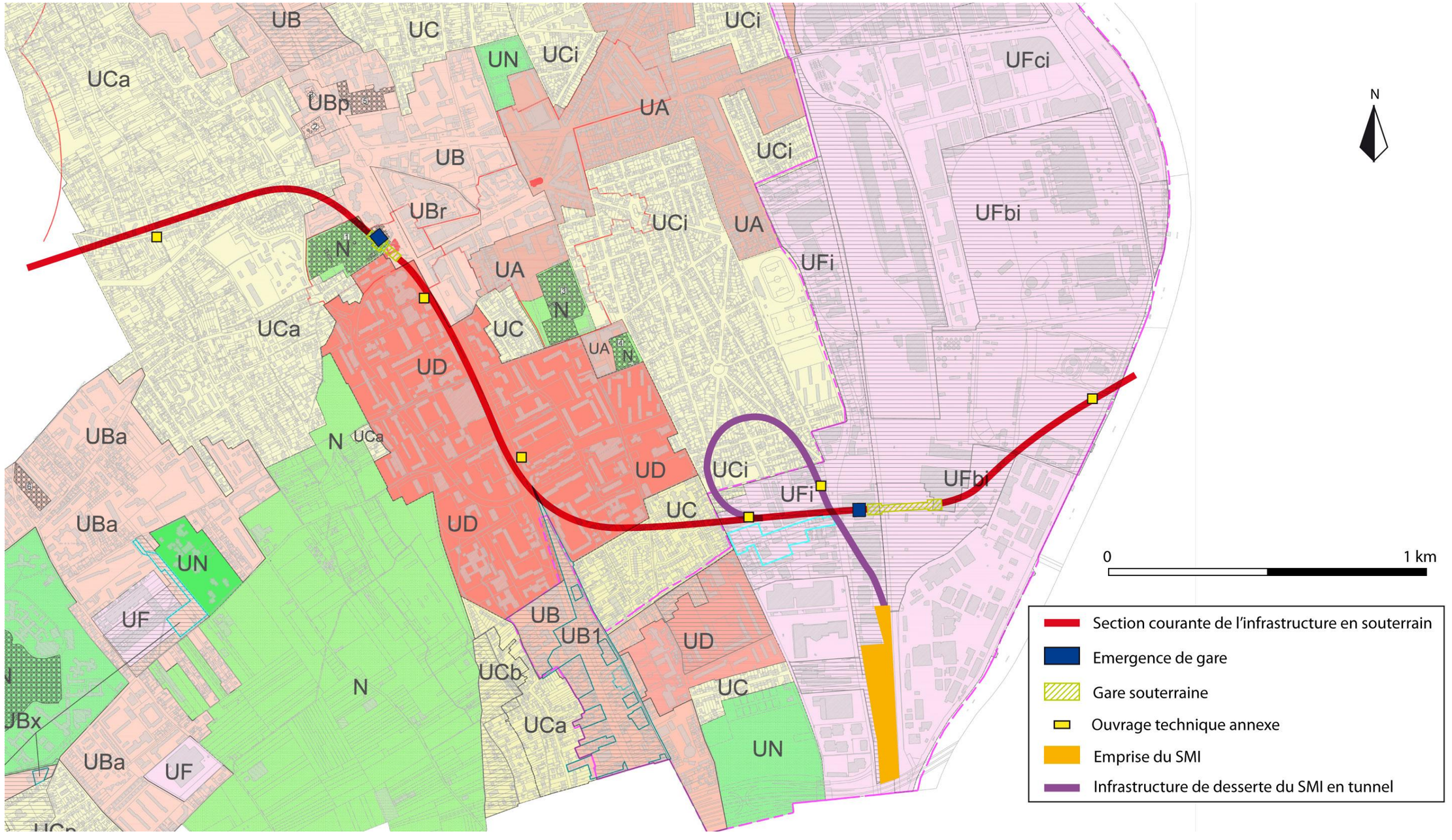
- Périmètres de protection relatifs aux monuments historiques (500 m) à la présence sur le territoire communal de l'église Saint-Germain ainsi que d'un hôtel particulier à proximité du parc municipal du coteau et de l'émergence de la gare de « *Vitry Centre* ».
- Servitudes radioélectrique contre les obstacles : faisceaux hertziens Aéroport d'Orly – Les Lilas (140 m NGF) et Chevilly EDF – Chennevières (20 m NGF).
- Servitude radioélectrique contre les perturbations de Chevilly-Larue EDF (r=3000 m).
- Servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport de Toussus-le-Noble.
- Servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport d'Orly.
- Servitudes relatives à la présence de canalisations de gaz haute pression et de canalisations d'hydrocarbure.
- Couloir de ligne haute tension.
- Zone ferroviaire en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer (RFF – SNCF)

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

Néanmoins, pour les émergences des ouvrages annexes, les servitudes de surface sont également à prendre en compte.

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

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR DE LA VILLE DE VITRY-SUR-SEINE FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET



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

4.2.2.5 Les autres contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par la zone inondable où s'appliquent les dispositions du PPRI de la Marne et de la Seine révisé le 12 novembre 2007.

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

4.2.3 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Dans la déclinaison des *« grandes orientations issues du projet de vie / projet de ville »*, **le chapitre 2.3 *« faciliter les déplacements »*** précise à ce sujet : *« promouvoir une politique de transport en commun signifie **arrimer Vitry dans les projets franciliens en matière de déplacement** : tramway sur la RN 305, transport en commun en site propre, faisant le lien entre la Bibliothèque de France et la gare des Ardoines, amélioration du fonctionnement de la ligne C du RER, amélioration de la qualité de la desserte bus [horaires, circuits...] pour les quartiers un peu excentrés, liaisons bus en site propre Est/Ouest, liaison ORBITALE-Sud desservant le centre-ville, projet Grand Tram, etc. »*

Même si ce texte ne se veut pas exhaustif, le projet de réseau de transport collectif du Grand Paris n'y apparaît pas alors qu'est cité, notamment, le projet ORBITALE qui a été repris dans le projet du Grand Paris. Mais, ce dernier en diffère sensiblement par ses objectifs et par son ampleur qui se traduit notamment par la desserte de nombreux autres territoires de la région parisienne et par la création d'un nombre plus important de gares.

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

4.2.4 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Parmi les Orientations Particulières d'Aménagement relatives à certains secteurs du territoire communal, **l'orientation n° 9 vise notamment *« le pôle des Ardoines [qui]*** *représente l'un des secteurs de développement futur les plus stratégiques pour Vitry ; sa situation à la croisée du RER [gare des Ardoines], de projets de transports publics [liaison Seine-Amont entre Paris Bibliothèque et la gare des Ardoines, projet Grand Tram] et de l'axe du futur pont sur la Seine, conduit à envisager, autour du pôle multimodal ; […] »*

Dans son chapitre 3.2 sur le développement des transports publics et des franchissements, les orientations particulières d'aménagement énoncent *« l'objectif de redynamisation économique porté par la dynamique de territoire de Seine-Amont »*. Ce *« développement s'appuie fortement […] sur **le développement de l'accessibilité du territoire par les transports publics** […] ».*

Notons pour finir que bien que la zone naturelle du parc du Coteau soit impactée par l'installation d'une émergence gare, les orientations particulières d'aménagement de la Ville en matière de *« trame verte »* ne sont pas remises en cause. En effet, bien qu'elle soit réduite, la zone naturelle du parc du Coteau subsiste dans des proportions lui permettant d'accueillir les usages préalablement définis.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avère donc au cœur du projet urbain décrit par les Orientations Particulières d'Aménagement. Néanmoins, il conviendra d'actualiser la carte 3 *« Mise en œuvre de la trame verte »* (située en page 11 du document *« 3. Orientations particulières d'aménagement »*) en reprenant les limites de la zone naturelle du parc du Coteau.

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 VITRY-SUR-SEINE au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

- **Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet.**
- **La reprise du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet.**
- **La reprise des limites de la zone N du parc du Coteau de la carte 3 *« Mise en œuvre de la trame verte »*, située en page 11 du document *« 3. Orientations particulières d'aménagement »*.**
- **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.**
- **La reprise de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emprise de la zone N et de l'EBC attaché au parc municipal du Coteau. L'EBC est amputé de 7 240 m² environ et la zone N de 5 300 m² environ qui sont reclassés en UB pour permettre la construction de l'émergence de la gare et de la gare en souterrain .**
- **La reprise du document graphique 4.10 relatif au patrimoine bâti afin de supprimer la grille du parc du Coteau comme élément préservé au titre de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme pour permettre la construction de l'émergence de la gare.**

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 VITRY-SUR-SEINE donne toutefois une définition des équipements collectifs qui prend en compte le projet du réseau de transport public du Grand Paris.

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, le chapitre *« 1.8. Déplacements »* sera reformulé avec l'ajout du texte suivant à la fin de la partie consacrée aux *« projets de développement des transports publics structurants »* :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation des gares « Vitry Centre » et « Les Ardoines » 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 VITRY-SUR-SEINE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse d'Est en Ouest le territoire de VITRY-SUR-SEINE sur une longueur totale d'environ 4,7 km.

Après un parcours en zone pavillonnaire, il s'infléchit vers le Sud en longeant l'avenue Youri Gagarine, puis l'avenue Rouget de l'Isle. Il prend ensuite à nouveau la direction de l'Est vers les espaces à vocation économique. L'infrastructure quitte la commune en franchissant la Seine.

VITRY-SUR-SEINE accueille au Sud-Est l'infrastructure de desserte d'un site de maintenance industriel (SMI) en tunnel.

Le territoire communal est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- *Par l'infrastructure de transport en tunnel (section courante pour une longueur d'environ 3 400 m et desserte d'un site de maintenance industriel (SMI) pour une longueur d'environ 1 280 m).*
- *Par la gare de « Vitry Centre » en limite du parc municipal du Coteau et l'avenue Maximilien Robespierre (complétée par sa gare souterraine).*
- *Par une seconde émergence de la gare « Les Ardoines » (complétée également par sa gare souterraine) au Sud-Est de la commune à proximité de la gare actuelle du RER C.*
- *Par les emprises du SMI au Sud-Est de la commune, aux abords de la rue Léon Geffroy.*
- *Par l'implantation de six ouvrages techniques annexes tout au long du tracé de la section courante et de l'infrastructure de desserte du SMI.*

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 volet du **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** relatif aux transports a été complété, afin d'inclure explicitement l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris sur la commune au sein des objectifs et orientations générales qui figurent dans le PADD.*

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

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

Le chapitre 2.3 *« faciliter les déplacements »* sera modifié afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte modifié sera le suivant :

*« promouvoir une politique de transport en commun signifie **arrimer Vitry dans les projets franciliens en matière de déplacement** : tramway sur la RN 305, transport en commun en site propre, faisant le lien entre la Bibliothèque de France et la gare des Ardoines, amélioration du fonctionnement de la ligne C du RER, amélioration de la qualité de la desserte bus [horaires, circuits...] pour les quartiers un peu excentrés, liaisons bus en site propre Est/Ouest, ~~liaison ORBITALE Sud desservant le centre-ville,~~ réseau de transport public du Grand Paris, projet Grand Tram, etc. »*

4.3.4 Evolutions des Orientations particulières d'aménagement induites par le projet

La réduction de l'EBC n°1 et de la zone naturelle du parc municipal du Coteau, rendue nécessaire par la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris, impose de mettre à jour la carte *« 3. Mise en œuvre de la trame verte »* qui identifie les différents espaces verts et alignements à préserver ou à créer sur le territoire communal.

Il s'agira de redessiner le périmètre de l'espace boisé classé concernant le parc apparaissant sur cette carte.

4.3.5 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter le zonage au projet de construction du tunnel, de l'émergence de gare de *« Vitry Centre »* et de sa gare en souterrain. En effet, une partie des emprises concerne la zone N et les EBC associés au parc municipal du Coteau, qui n'autorisent pas la réalisation du projet. Ce zonage s'avère donc incompatible avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Le plan de zonage évolue de la manière suivante :

- Réduction de l'EBC n°1 associé au parc municipal du Coteau de l'ordre de 7 240 m² environ.
- Réductions des emprises de la zone N au droit du projet d'émergence de gare au profit de la zone UB (environ 5 300 m²).

Par la même occasion, la superficie de l'EBC n°1 figurant sur le tableau des emplacements réservés du plan de zonage sera corrigée.

Rappelons que cette évolution est rendue nécessaire par le fait, qu'après étude, aucun autre site ne permettait d'accueillir la future gare de *« Vitry Centre »* dans les conditions urbaines et techniques satisfaisantes, notamment parce que l'avenue Maximilien Robespierre présente un front bâti sur l'ensemble de la voie côté Est et que la largeur de la voirie ne permet pas l'accueil d'un bâtiment gare sur ses emprises.

La réalisation de cette gare sur ces emprises classées précédemment en zone N, prendra en compte l'environnement végétal particulièrement remarquable du site et prévoira un aménagement qualitatif en ce sens.

4.3.6 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 des gares Vitry Centre et Les Ardoines, les emprises souterraines des gares ou le site de maintenance des infrastructures (SMI), 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 11 « Aspect extérieur 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 TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	Une définition figure en « Titre I : Dispositions générales ». *ARTICLE 8 : DÉFINITIONS* *Equipement collectif :* *« Les équipements collectifs sont des constructions ou installations publiques ou privés répondant à un besoin d'intérêt général ou abritant l'exécution d'une mission de service public, soit exclusivement : [...]* *- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transports, postes, fluides, énergie, télécommunications...) et aux services urbains (voirie, assainissement, traitement des déchets, centres cuiseurs...) ». [...]* **Cette définition est suffisamment large et prend en compte certains aspects du projet (réseaux (transports...)) pour que le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place sans que l'on ait besoin de l'amender.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UB	Art. 1	Deux tirets de l'article UB 1 peuvent concerner le projet, en interdisant notamment : *« - les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage. [...]* *- ... les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager. [...] »* Les différentes composantes du projet du réseau de transport public du Grand Paris respecteront, bien sûr, les dispositions du premier tiret, il n'y a donc pas incompatibilité. Pour le second tiret, les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris sont bien sûr liés aux opérations de constructions. **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 autorise sous réserve de conditions spéciales : *« - les installations classées et l'amélioration des installations classées existantes, si elles sont nécessaires aux activités autorisées dans la zone et compatibles avec sa vocation générale [...] »* Le « caractère générale de la zone » affirme la vocation mixte des secteurs qu'elle regroupe où les services publics et d'intérêt collectif ont leur place. Le projet appartenant à cette dernière catégorie, les installations classées qui lui sont nécessaires sont donc autorisées. Cet article n'impose pas de contraintes. **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. 5	Cet article UB 5 n'est pas règlementé. **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	Les dispositions arrêtées par l'article UB 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes 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, avec le projet de l'émergence gare de Vitry Centre, en raison de sa taille. Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** Toutefois, on notera que dans son alinéa 6.5 « ouvrages nécessaires au tri sélectif » admet des dispositions spécifiques pour des installations qui appartiennent aux *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »* au même titre que les éléments du projet : *« Les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère. »* Un nouvel alinéa UB 6.6 est créé sur la même base que l'alinéa UB 6.5 pour autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.	**L'article 6 est complété de la manière suivante :** ***« 6.6. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*** *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.»*
	Art. 7	L'organisation des prescriptions de l'article UB 7 est de même nature que pour l'article UB 6 : tout en imposant des dispositions qui 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 ...), plus encore, avec le projet de l'émergence gare de Vitry Centre, elle propose en son alinéa 7.5 *« ouvrages nécessaires au tri sélectif »* des dispositions spécifiques propres à satisfaire les besoins du projet : *« Les ouvrages nécessaires au tri sélectif dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère. »* **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 nouvel alinéa UB 7.7 est donc en partie similaire à celui de l'article UB 6.	**L'article 7 est complété de la manière suivante :** ***« 7.7. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*** *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dont la hauteur n'excède pas 3,50m ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère. »*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UB	**Art. 9**	L'alinéa UB 9.6 arrête : *[...] « Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ».* Cette disposition lève toute incompatibilité avec 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.**	/
	Art. 10	Les différentes dispositions de l'article UB 10 permettent de faire varier la hauteur absolue entre 25 m et 10 m selon les cas. Elles 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 UB 12 précise concernant les équipements collectifs (parmi lesquels le projet de réseau de transport public du Grand Paris) que *« le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ».* 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 UB 13 dispose, dans son alinéa 13.4 *« Equipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif »*, que *« les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article. En particulier, la création de locaux liés au tri sélectif dans le cadre d'opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation ne peut être empêchée au motif du présent article. »* Le projet de transport public du Grand Paris entre dans l'acception « Equipements collectifs » et est par conséquent dispensé d'obligation en la matière. **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 UB 14 précise que : *« 14.3 Le COS ne s'applique pas aux équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ; pour ces équipements, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13 ».* Cet article ne réglemente pas les éléments du projet. D'autre part il renvoie aux articles 3 à 13 qui ont pu être mis en compatibilité lorsque cela était nécessaire, la cohérence de cet article est donc respectée. **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 TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UB1	**Art. 1**	Deux tirets de l'article UB1.1 peuvent concerner le projet, en interdisant notamment : *« - les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage. [...]* - *... les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager. [...]* - *les installations classées pour la protection de l'environnement, engendrant un périmètre de protection »* Les différentes composantes du projet du réseau de transport public du Grand Paris respecteront, bien sûr, les dispositions du premier tiret, il n'y a donc pas incompatibilité. Pour le second tiret, les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris sont bien sûr liés aux opérations de constructions. **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	Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif n'étant pas interdites à l'article 1 ni assorties de conditions à l'article 2, elles sont donc autorisées. De même, les affouillements qui leur sont liés ne sont pas interdits par l'article 1 et sont alors eux aussi permis. **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 TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UC (secteurs UCa et UCi)	**Art. 1**	Deux tirets de l'article UC 1 peuvent concerner le projet, en interdisant notamment : *« - les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage. [...]* *- ... les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager » [...] »* Les différentes composantes du projet du réseau de transport public du Grand Paris respecteront, bien sûr, les dispositions du premier tiret, il n'y a donc pas incompatibilité. Pour le second tiret, les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris sont bien sûr liés aux opérations de constructions. **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	Cet article n'impose pas de contraintes à la mise en œuvre 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. 5	Cet article UC 5 n'est pas règlementé. **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	Les dispositions arrêtées par l'article UC 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** Toutefois, on notera que son alinéa 6.6 admet des dispositions spécifiques pour des installations qui appartiennent aux *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »* mais uniquement pour les *« ouvrages nécessaires au tri sélectif »* *« Les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère »* Un nouvel alinéa UC 6.7 est créé sur la même base que l'alinéa UC 6.6 pour autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».*	**L'article 6 est complété de la manière suivante :** ***« 6.7. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*** *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère. »*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UC (secteurs UCa et UCi)	**Art. 7**	Les dispositions arrêtées par l'article UC 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** Toutefois, on notera que son alinéa 7.6 admet des dispositions spécifiques pour des installations qui appartiennent aux *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »* mais uniquement pour les *« ouvrages nécessaires au tri sélectif »* *« Les ouvrages nécessaires au tri sélectif dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère. »* Un nouvel alinéa UC 7.8 est créé sur la même base que l'alinéa UC 7.6 pour autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».*	**L'article 7 est complété de la manière suivante :** ***« 7.8. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*** *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dont la hauteur n'excède pas 3,50m ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère. »*
	Art. 9	L'alinéa UC 9 dispose que : *[...] « Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ».* Cette disposition lève toute incompatibilité avec 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.**	/
	Art. 10	L'article UC 10 dispose pour le secteur UCa, traversé par le projet, que : *« 10.2 dans le secteur UCa :* *- les constructions peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m ».* Ces dispositions 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 UC 12 précise concernant les équipements collectifs (parmi lesquels le projet de réseau de transport public du Grand Paris) que *« le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ».* Cette disposition offre la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. 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 UC 13 dispose, dans son alinéa 13.4 *« Equipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif »*, que *« les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article. En particulier, la création de locaux liés au tri sélectif dans le cadre d'opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation ne peut être empêchée au motif du présent article. »* Le projet de transport public du Grand Paris entre dans l'acception « Equipements collectifs » et est par conséquent dispensé d'obligation en la matière. **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 TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UC (secteurs UCa et UCi)	**Art. 14**	L'article UB 14 précise que : *« 14.3 Le COS ne s'applique pas aux équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ; pour ces équipements, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13 ».* Cet article ne réglemente pas les éléments du projet. D'autre part il renvoie aux articles 3 à 13 qui ont pu être mis en compatibilité lorsque cela était nécessaire, la cohérence de cet article est donc respectée. **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 TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD	**Art. 1**	Deux tirets de l'article UD 1 peuvent concerner le projet, en interdisant notamment : *« - les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage. [...]* *- ... les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager». [...] »* Les différentes composantes du projet du réseau de transport public du Grand Paris respecteront, bien sûr, les dispositions du premier tiret, il n'y a donc pas incompatibilité. Pour le second tiret, les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris sont bien sûr liés aux opérations de constructions. **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	Cet article n'impose pas de contraintes à la mise en œuvre 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. 5	Cet article UD 5 n'est pas règlementé. **Il 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	Les dispositions arrêtées par l'article UD 6 imposent des implantations : *« - soit à l'alignement.* *- soit en recul, avec un minimum de 3 m par rapport à l'alignement. »* Malgré leur simplicité, ces règles peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.** Toutefois, on notera que son alinéa 6.2 admet des dispositions spécifiques pour des installations qui appartiennent aux *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »* mais uniquement pour les *« ouvrages nécessaires au tri sélectif ».* *« Les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère. »* Un nouvel alinéa UD 6.3 est créé sur la même base que l'alinéa UD 6.2 pour autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».*	**L'article 6 est complété de la manière suivante :** ***« 6.3. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*** *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.»*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD	**Art. 7**	L'organisation des prescriptions de l'article UD 7 est de même nature que pour l'article UD 6 : tout en imposant des dispositions qui 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 ...), elle propose en son alinéa 7.2 *« ouvrages nécessaires au tri sélectif »* des dispositions spécifiques propres à satisfaire les besoins du projet : *« Les ouvrages nécessaires au tri sélectif dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère. »* **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 nouvel alinéa UD 7.3 est donc en partie similaire à celui de l'article UD 6.	**L'article 7 est complété de la manière suivante :** ***« 7.3. constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*** *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dont la hauteur n'excède pas 3,50m ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère. »*
	Art. 9	Cet article UD 9 n'est pas règlementé. **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. 10	Cet article UD 10 n'est pas règlementé. **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 UD 12 précise concernant les équipements collectifs (parmi lesquels le projet de réseau de transport public du Grand Paris) que *« le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction »*. Cette disposition offre la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. Cette disposition offre la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. 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 UD 13 dispose, dans son alinéa 13.4 *« Equipements collectifs »*, que *« les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ne sont pas soumis aux dispositions du présent article. »* Le projet de transport public du Grand Paris entre dans l'acception « Equipements collectifs » et est par conséquent dispensé d'obligation en la matière. **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	Cet article UD 14 ne règlemente pas les éléments du projet. D'autre part il renvoie aux articles 3 à 13 qui ont pu être mis en compatibilité lorsque cela était nécessaire, la cohérence de cet article est donc respectée. **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 TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UF (secteurs UFi et UFbi)	**Art. 1**	Deux tirets de l'article UF 1 peuvent concerner le projet, en interdisant notamment : *« - les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage. [...]* *- ... les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager [...] ».* Les différentes composantes du projet du réseau de transport public du Grand Paris respecteront, bien sûr, les dispositions du premier tiret, il n'y a donc pas incompatibilité. Pour le second tiret, les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris sont bien sûr liés aux opérations de constructions. **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 UF 2 autorise sous réserve de conditions spéciales : *« - les installations classées et l'amélioration des installations classées existantes, si elles sont nécessaires aux activités autorisées dans la zone et compatibles avec sa vocation générale ». [...]* *- les habitations, à condition d'être indispensables à la surveillance ou à la direction des entreprises, ou de répondre à une mission de service public. »* Même si le *« caractère générale de la zone »* n'évoque pas explicitement les services publics et d'intérêt collectif parmi les occupations du sol liés à sa vocation (la zone *« est spécifiquement destinée aux activités économiques de tous ordres - industrie, bureaux, laboratoires, artisanat, services, commerce... »*), on notera que des habitations peuvent être autorisées si elles répondent à une mission de service public. Par extension, le projet répond à la même vocation : il a donc sa place dans la zone ainsi que les affouillements nécessaires à sa réalisation. Cet article n'impose pas de contraintes. **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. 5	Cet article UF 5 n'est pas règlementé. **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	Les dispositions arrêtées par l'article UF 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes 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, avec le projet d'émergence gare des Ardoines, en raison de sa taille. Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'article est complété de la manière suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum ».*
	Art. 7	Les dispositions arrêtées par l'article UF 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes 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, avec le projet de l'émergence gare des Ardoines, en raison de sa taille. Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'article est complété de la manière suivante :** *« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum ».*
	Art. 9	L'alinéa UF 9 dispose que : *« [...] Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ».* Cette disposition lève toute incompatibilité avec 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.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UF (secteurs UFi et UFbi)	**Art. 10**	L'article UF 10 précise que : *« La hauteur des constructions comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 25 m ». [...]* Les dispositions présentées 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. 11	L'article UF 11 dispose que *« Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit ».* Le projet de réseau de transport public du Grand Paris, les constructions et installations qui lui sont liées, respecteront pleinement ces dispositions. Cependant, le texte dispose que *« la hauteur des clôtures ne doit pas excéder 3,00 m. Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface ».* **La zone étant concernée par les emprises d'un SMI, cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'alinéa 11.3 est complété de la manière suivante :** *« Une hauteur supérieure pourra être autorisée pour les clôtures bordant les voies et les clôtures entre voisins dans le cas des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».*
	Art. 12	L'article UF 12 précise concernant les équipements collectifs (parmi lesquels le projet de réseau de transport public du Grand Paris) que *« le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ».* Cette disposition offre la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. 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 UF 13 dispose, dans son alinéa 13.4 *« Equipements collectifs »*, que *« les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ne sont pas soumis aux dispositions du présent article. »* Le projet de transport public du Grand Paris entre dans l'acception « Equipements collectifs » et est par conséquent dispensé d'obligation en la matière. **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'alinéa UF 14 arrête que : *« [...] 14.3 Le COS ne s'applique pas aux équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ; pour ces équipements, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13 ».* Cette disposition lève toute incompatibilité avec 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.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
N	**Art. 1**	L'article N.1 précise: *« Sont interdits :* - *les constructions ou installations incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.* - *toute construction ou installation non directement liée au caractère général de la zone. »* **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 N.2 précise : *« Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :* *- les équipements collectifs, à condition que leur implantation soit compatible avec la vocation générale de la zone. [...] »* Le paragraphe intitulé « Caractère général de la zone » précise que *« La zone N correspond [...] aux parcs et jardins publics de la commune. »* L'article 2, tel qu'il est rédigé, n'autorise donc pas les affouillements rendus nécessaires par le projet de réseau de transport public du Grand Paris, notamment les tunnels. **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.**	**L'énumération de l'article N.2 est complétée par l'alinéa suivant :** *« - Les affouillements liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».*

4.4 Évaluation environnementale/Analyse des impacts sur l'environnement de la mise en compatibilité du PLU

Une section de l'infrastructure courante en souterrain et la gare de « Vitry Centre » impactent le Parc du Coteau, classé en zone naturelle N.

Si le tunnel en souterrain ne remet pas en cause la zone N, l'extension de la zone UB, située à l'Est, sur celle-ci pour prendre en compte les emprises de la future gare entraîne la mutation d'une partie de l'espace naturel constitué par le Parc.

Toutefois, outre le fait que cette extension ne concerne qu'une faible part de la superficie totale de la zone N de Vitry-sur-Seine (de l'ordre de 0,5%), il convient de considérer que le projet de la gare intégrera des espaces publics importants (parvis) dont une partie largement paysagée.

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 Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011

projets de développement des transports publics structurants

Les projets de développement des transports publics à l'échelle départementale ou régionale qui sont en cours d'étude, avec des degrés d'avancement et de validation divers, permettront de remédier aux principales difficultés de déplacements sur la commune et de renforcer l'ancrage de Vitry dans le Sud de l'agglomération parisienne.

Ces projets contribueront aussi soutenir la dynamique des projets de la ville sur les secteurs les plus stratégiques de son territoire, en particulier les secteurs potentiels de développement économique.

Le **tramway sur la RN7**, qui assurera la liaison Villejuif / Juvisy [en interconnexion avec le métro Villejuif Aragon], inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 et dont la mise en service est prévue pour 2010, sera un point d'appui pour le développement de l'entrée de ville de Vitry sur le plateau et contribuera à la desserte du parc des Lilas.

Le **tramway sur la RN305**, qui assurera la liaison Porte de Choisy / aéroport d'Orly [en interconnexion avec le métro et le tramway des maréchaux en cours d'aménagement] et remplacera l'actuelle ligne 183 sera un élément déterminant de la requalification de la RN, et profitera à la dynamisation du centre ville, à la requalification des grands ensembles qui bordent l'axe et à la structuration du secteur RN305-Sud. La mise en œuvre de ce projet est scindée en deux phases : d'abord la section Sud du TCSP, qui est inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 pour améliorer la liaison Porte de Choisy / carrefour Rouget de Lisle à Choisy-le-Roi, puis la mise en place d'un futur tramway qui remplacerait l'actuelle ligne de bus 183 et assurerait l'interconnexion avec le métro et le tramway des Maréchaux.

La **liaison Orbitale** qui s'oriente vers une solution souterraine en raison de la densité des tissus qu'elle doit traverser permettra [avec ses arrêts Moulin de Saquet, carrefour Libération, place du Marché et gare de Vitry] de remédier à la carence de liaisons transversales structurantes entre le haut et le bas de la commune qui pénalise aujourd'hui les relations domicile-travail entre Vitry et les communes de la seconde couronne parisienne ; ce tracé participera au renforcement de la dynamique du centre-ville de Vitry et l'interconnexion à la gare RER de Vitry contribuera au développement du pôle gare / Port à l'Anglais.

Le **Grand Tram** s'inscrit lui aussi dans la logique du renforcement des liaisons Est-Ouest [tracé par la rue du Moulin de Saquet, l'avenue Henri Barbusse, la place du Marché, l'avenue Jean Jaurès, l'avenue du Groupe Manouchian, la gare des Ardoines et le futur franchissement de la Seine au Sud de la commune] ; il constituera comme Orbitale un vecteur de dynamisation du centre-ville, et de la zone d'activités, particulièrement sur le pôle Ardoines.

Une **liaison TGB / Seine-Amont** entre la gare des Ardoines et la Bibliothèque François Mitterrand a été étudiée dans le cadre des travaux menés par l'Association Seine-Amont Développement ; cette liaison permettrait d'irriguer et de dynamiser la zone d'activités, comme cela avait été le cas au 19 ème siècle avec l'ancien tramway.

Enfin, une réflexion sur la **mise en place de navettes fluviales** sur la Seine, à partir du pont du Port à l'Anglais, est en cours dans le cadre d'un partenariat entre la Ville de Paris et les villes de proche couronne en bord de Seine, de Marne ou du canal de l'Ourcq. Outre l'offre alternative de transport public vers Ivry, Charenton et Paris qu'il constitue pour les habitants des quartiers proches du fleuve, ce projet participe de la dynamique de valorisation des bords de Seine sur le territoire de Seine-Amont Nord, et notamment à Vitry dans le cadre de la requalification de la zone d'activités.

A2. Rapport de présentation
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011

projets de développement des transports publics structurants

Les projets de développement des transports publics à l'échelle départementale ou régionale qui sont en cours d'étude, avec des degrés d'avancement et de validation divers, permettront de remédier aux principales difficultés de déplacements sur la commune et de renforcer l'ancrage de Vitry dans le Sud de l'agglomération parisienne.

Ces projets contribueront aussi soutenir la dynamique des projets de la ville sur les secteurs les plus stratégiques de son territoire, en particulier les secteurs potentiels de développement économique.

Le **tramway sur la RN7**, qui assurera la liaison Villejuif / Juvisy [en interconnexion avec le métro Villejuif Aragon], inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 et dont la mise en service est prévue pour 2010, sera un point d'appui pour le développement de l'entrée de ville de Vitry sur le plateau et contribuera à la desserte du parc des Lilas.

Le **tramway sur la RN305**, qui assurera la liaison Porte de Choisy / aéroport d'Orly [en interconnexion avec le métro et le tramway des maréchaux en cours d'aménagement] et remplacera l'actuelle ligne 183 sera un élément déterminant de la requalification de la RN, et profitera à la dynamisation du centre ville, à la requalification des grands ensembles qui bordent l'axe et à la structuration du secteur RN305-Sud. La mise en œuvre de ce projet est scindée en deux phases : d'abord la section Sud du TCSP, qui est inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 pour améliorer la liaison Porte de Choisy / carrefour Rouget de Lisle à Choisy-le-Roi, puis la mise en place d'un futur tramway qui remplacerait l'actuelle ligne de bus 183 et assurerait l'interconnexion avec le métro et le tramway des Maréchaux.

La **liaison Orbitale** qui s'oriente vers une solution souterraine en raison de la densité des tissus qu'elle doit traverser permettra [avec ses arrêts Moulin de Saquet, carrefour Libération, place du Marché et gare de Vitry] de remédier à la carence de liaisons transversales structurantes entre le haut et le bas de la commune qui pénalise aujourd'hui les relations domicile-travail entre Vitry et les communes de la seconde couronne parisienne ; ce tracé participera au renforcement de la dynamique du centre-ville de Vitry et l'interconnexion à la gare RER de Vitry contribuera au développement du pôle gare / Port à l'Anglais.

Le **Grand Tram** s'inscrit lui aussi dans la logique du renforcement des liaisons Est-Ouest [tracé par la rue du Moulin de Saquet, l'avenue Henri Barbusse, la place du Marché, l'avenue Jean Jaurès, l'avenue du Groupe Manouchian, la gare des Ardoines et le futur franchissement de la Seine au Sud de la commune] ; il constituera comme Orbitale un vecteur de dynamisation du centre-ville, et de la zone d'activités, particulièrement sur le pôle Ardoines.

Une **liaison TGB / Seine-Amont** entre la gare des Ardoines et la Bibliothèque François Mitterrand a été étudiée dans le cadre des travaux menés par l'Association Seine-Amont Développement ; cette liaison permettrait d'irriguer et de dynamiser la zone d'activités, comme cela avait été le cas au 19 ème siècle avec l'ancien tramway.

Enfin, une réflexion sur la **mise en place de navettes fluviales** sur la Seine, à partir du pont du Port à l'Anglais, est en cours dans le cadre d'un partenariat entre la Ville de Paris et les villes de proche couronne en bord de Seine, de Marne ou du canal de l'Ourcq. Outre l'offre alternative de transport public vers Ivry, Charenton et Paris qu'il constitue pour les habitants des quartiers proches du fleuve, ce projet participe de la dynamique de valorisation des bords de Seine sur le territoire de Seine-Amont Nord, et notamment à Vitry dans le cadre de la requalification de la zone d'activités.

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation des gares « Vitry Centre » et « Les Ardoines » 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 VITRY-SUR-SEINE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse d'Est en Ouest le territoire de VITRY-SUR-SEINE sur une longueur totale d'environ 4,7 km.
Après un parcours en zone pavillonnaire, il s'infléchit vers le Sud en longeant l'avenue Youri Gagarine, puis l'avenue Rouget de l'Isle. Il prend ensuite à nouveau la direction de l'Est vers les espaces à vocation économique. L'infrastructure quitte la commune en franchissant la Seine.
VITRY-SUR-SEINE accueille au Sud-Est l'infrastructure de desserte d'un site de maintenance industriel (SMI) en tunnel.

Le territoire communal est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- Par l'infrastructure de transport en tunnel (section courante pour une longueur d'environ 3 400 m et desserte d'un site de maintenance industriel (SMI) pour une longueur d'environ 1 280 m).
- Par la gare de « Vitry Centre » en limite du parc municipal du Coteau et l'avenue Maximilien Robespierre (complétée par sa gare souterraine).
- Par une seconde émergence de la gare « Les Ardoines » (complétée également par sa gare souterraine) au Sud-Est de la commune à proximité de la gare actuelle du RER C.
- Par les emprises du SMI au Sud-Est de la commune, aux abords de la rue Léon Geffroy.
- Par l'implantation de six ouvrages techniques annexes tout au long du tracé de la section courante et de l'infrastructure de desserte du SMI.

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 volet du **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** relatif aux transports a été complété, afin d'inclure explicitement l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris sur la commune au sein des objectifs et orientations générales qui figurent dans le PADD.

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. PADD
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011

2.3 FACILITER LES DÉPLACEMENTS

Le développement de Vitry ne se fera pas sans une amélioration constante de l'offre en transport en commun et de la qualité des déplacements.

Les besoins des Franciliens nécessitent des moyens de circulation et des infrastructures, surtout des transports en commun, beaucoup plus importants. Sans remettre en cause l'usage de la voiture, sa place en ville pose de nombreux problèmes : pollution, insécurité, stationnement... Les déplacements ainsi que les comportements en milieu urbain doivent évoluer.

Faciliter les déplacements, les sécuriser, préserver l'environnement par la promotion de modes de transports en commun alternatifs à la voiture : cela passe par le développement de transports en commun plus fréquents, plus agréables et plus sûrs.

Ces enjeux sont fondamentaux pour Vitry, car le maillage en transport public, le lien facilité avec Paris, l'Est et l'Ouest du département du Val de Marne, constitue un levier pour le développement urbain de la commune, que ce soit en termes économiques et de créations d'emplois, ou en termes d'attractivité résidentielle améliorée.

L'avenir de la Ville se joue autant sur cette question que sur les grands projets d'aménagement. Promouvoir une politique de transport en commun signifie arrimer Vitry dans les projets franciliens en matière de déplacement : tramway sur la RN 305, transport en commun en site propre, faisant le lien entre la Bibliothèque de France et la gare des Ardoines, amélioration du fonctionnement de la ligne C du RER, amélioration de la qualité de la desserte bus [horaires, circuits...] pour les quartiers un peu excentrés, liaisons bus en site propre Est/Ouest, liaison ORBITALE-Sud desservant le centre-ville, projet Grand Tram, etc.

Par ailleurs, la Ville de Paris étudie la possibilité d'un transport de voyageurs sur la Seine, de type « bateau bus », qui aurait au moins un arrêt dans le quartier du Port à l'Anglais.

Enfin, la Ville de Vitry maintient sa revendication de longue date d'une prolongation de la ligne 7 du métro, de Mairie d'Ivry au centre-ville de Vitry.

Les transports en commun sont le moyen de réduire l'usage de la voiture en ville, de préserver l'environnement et le cadre de vie, ils offrent la possibilité de se promener, de bénéficier des « cheminements verts » à créer, etc.

La question des déplacements pose aussi celle du franchissement des grandes coupures urbaines, notamment les voies ferrées, mais aussi la Seine.

En effet, sur le territoire de Seine-Amont, auquel appartient Vitry, le fleuve constitue une coupure : on ne compte que 6 ponts sur les 15 km de berges de Seine qui traversent le territoire de Seine-Amont Nord, tandis qu'il y en a 25 à Paris pour la même distance !

Un pont supplémentaire au Sud de Vitry permettant de faire le lien Alfortville / gare des Ardoines, ainsi qu'un franchissement ferroviaire adapté, dans ce même secteur, semblent des infrastructures indispensables pour le développement du site.

Parallèlement, dans le cadre de son Plan Local des Déplacements en cours d'élaboration et en partenariat avec les collectivités limitrophes et les différents partenaires, la commune engage une réflexion sur le stationnement, les livraisons, la logistique et le fret marchandises.

B2. PADD
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011

2.3 FACILITER LES DÉPLACEMENTS

Le développement de Vitry ne se fera pas sans une amélioration constante de l'offre en transport en commun et de la qualité des déplacements.

Les besoins des Franciliens nécessitent des moyens de circulation et des infrastructures, surtout des transports en commun, beaucoup plus importants. Sans remettre en cause l'usage de la voiture, sa place en ville pose de nombreux problèmes : pollution, insécurité, stationnement...Les déplacements ainsi que les comportements en milieu urbain doivent évoluer.

Faciliter les déplacements, les sécuriser, préserver l'environnement par la promotion de modes de transports en commun alternatifs à la voiture : cela passe par le développement de transports en commun plus fréquents, plus agréables et plus sûrs.

Ces enjeux sont fondamentaux pour Vitry, car le maillage en transport public, le lien facilité avec Paris, l'Est et l'Ouest du département du Val de Marne, constitue un levier pour le développement urbain de la commune, que ce soit en termes économiques et de créations d'emplois, ou en termes d'attractivité résidentielle améliorée.

L'avenir de la Ville se joue autant sur cette question que sur les grands projets d'aménagement.
Promouvoir une politique de transport en commun signifie arrimer Vitry dans les projets franciliens en matière de déplacement : tramway sur la RN 305, transport en commun en site propre, faisant le lien entre la Bibliothèque de France et la gare des Ardoines, amélioration du fonctionnement de la ligne C du RER, amélioration de la qualité de la desserte bus [horaires, circuits...] pour les quartiers un peu excentrés, liaisons bus en site propre Est/Ouest, réseau de transport public du Grand Paris, projet Grand Tram, etc.

Par ailleurs, la Ville de Paris étudie la possibilité d'un transport de voyageurs sur la Seine, de type « bateau bus », qui aurait au moins un arrêt dans le quartier du Port à l'Anglais.
Enfin, la Ville de Vitry maintient sa revendication de longue date d'une prolongation de la ligne 7 du métro, de Mairie d'Ivry au centre-ville de Vitry.

Les transports en commun sont le moyen de réduire l'usage de la voiture en ville, de préserver l'environnement et le cadre de vie, ils offrent la possibilité de se promener, de bénéficier des « cheminements verts » à créer, etc.

La question des déplacements pose aussi celle du franchissement des grandes coupures urbaines, notamment les voies ferrées, mais aussi la Seine.

En effet, sur le territoire de Seine-Amont, auquel appartient Vitry, le fleuve constitue une coupure : on ne compte que 6 ponts sur les 15 km de berges de Seine qui traversent le territoire de Seine-Amont Nord, tandis qu'il y en a 25 à Paris pour la même distance !

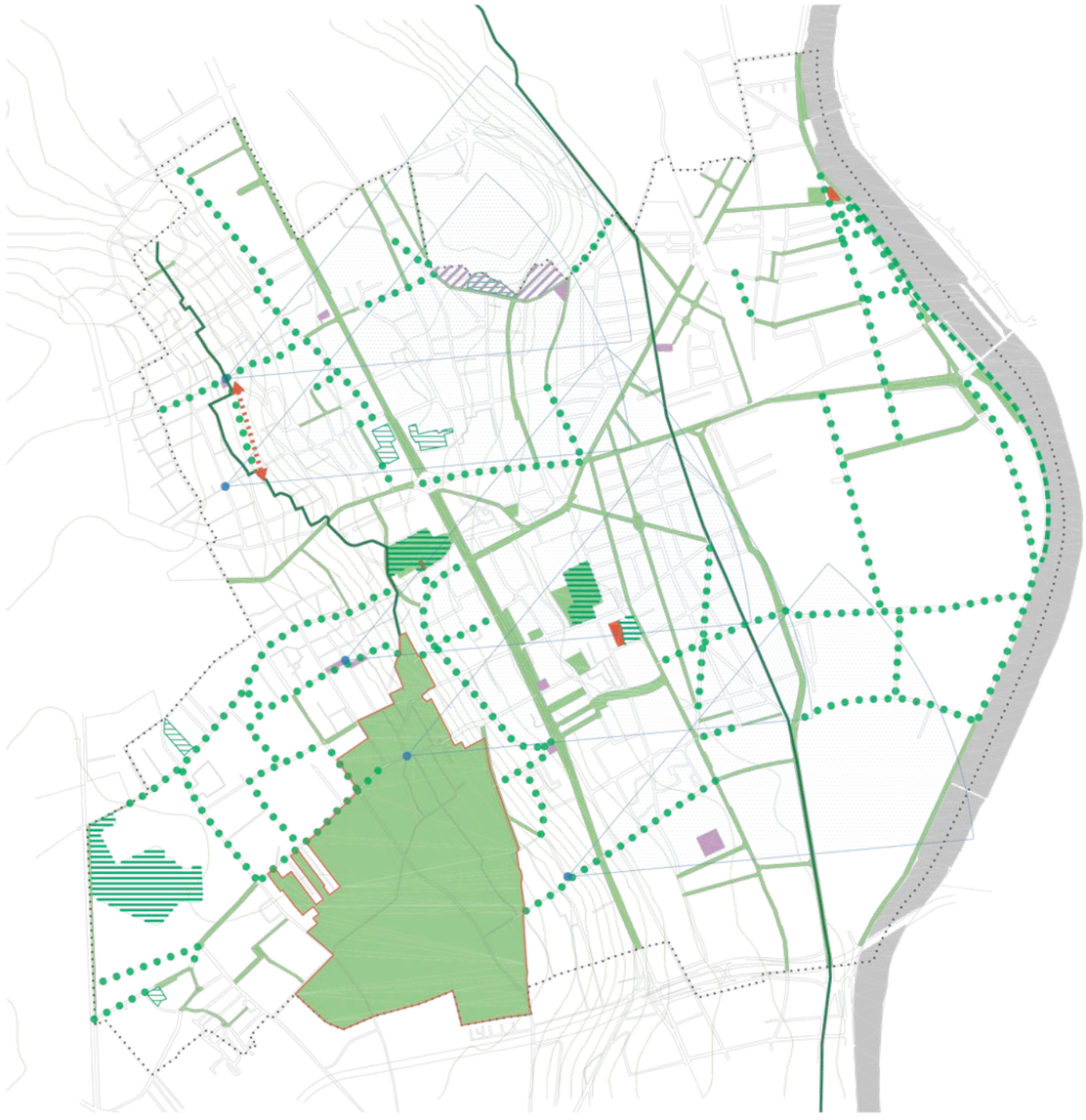
Un pont supplémentaire au Sud de Vitry permettant de faire le lien Alfortville / gare des Ardoines, ainsi qu'un franchissement ferroviaire adapté, dans ce même secteur, semblent des infrastructures indispensables pour le développement du site.
Parallèlement, dans le cadre de son **Plan Local des Déplacements** en cours d'élaboration et en partenariat avec les collectivités limitrophes et les différents partenaires, la commune engage une réflexion sur le stationnement, les livraisons, la logistique et le fret marchandises.

C1. Orientations d’aménagement
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d’Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011



ech: 1/25000
0 100 250 500 1000

éléments existants

- arbres d'alignement sur voirie
- parcs et jardins publics

éléments à conforter ou à créer

- plantations sur l'espace public
- valorisation paysagère des berges de Seine
- «rues vertes»
- connexion à créer [tracé indicatif]
- point de vue depuis l'espace public
- extension de jardins publics
- création d'espaces publics de proximité [premières intentions non exhaustives]
- aménagement d'espaces de loisirs
- espace boisé classé
- espace vert protégé
- espace naturel sensible [parc des Lilas]

mise en oeuvre de la trame verte 03

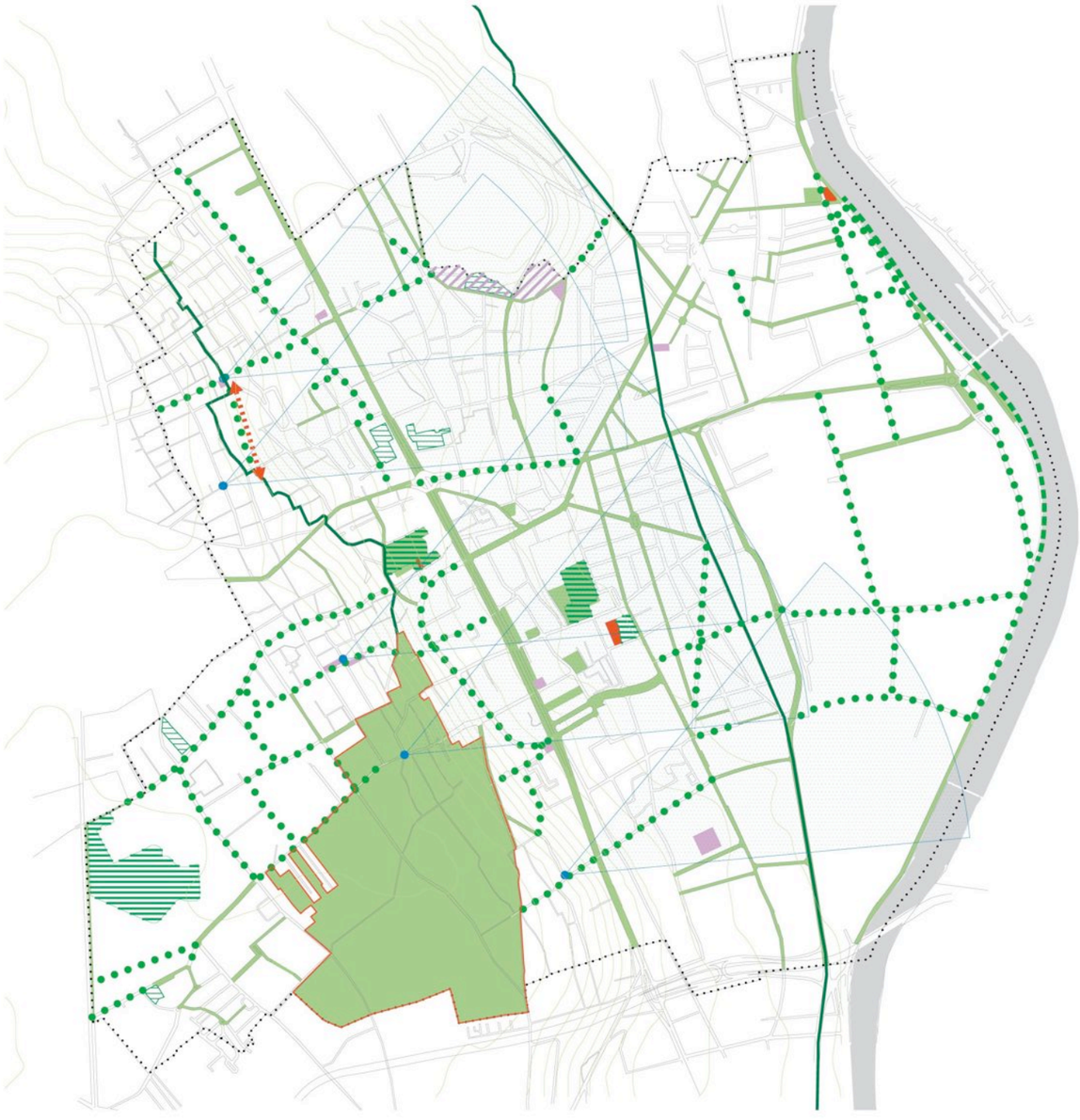
la trame verte

C2. Orientations d’aménagement Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d’Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011



mise en oeuvre de la trame verte

D1. Règlement d'urbanisme
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UB

Les termes et notions employés dans le règlement sont définis à l'article 8 du titre 1 ; les schémas explicatifs figurant en regard de certaines règles écrites sont donnés à titre indicatif et n'ont aucune valeur réglementaire.

CARACTÈRE GÉNÉRAL DE LA ZONE UB

La zone UB correspond aux entrées de ville (secteur Blanqui, RN305-nord et RN305-sud, RN7) ainsi qu'aux franges du parc des Lilas.

Il s'agit d'une zone intermédiaire, assurant la transition entre les axes principaux de la commune et les quartiers plus spécifiquement dédiés à l'habitat.

La vocation mixte des secteurs qu'elle regroupe doit être développée et renforcée, en associant principalement habitation, hébergement hôtelier, bureaux, commerce, artisanat, services publics et d'intérêt collectif.

Les formes d'urbanisations y sont diverses, ce qui se traduit par la définition de secteurs différenciés à l'intérieur de la zone :

La majeure partie de la zone UB, correspondant principalement aux abords de la RN305 (boulevard de Stalingrad, avenue Eugène Pelletan, avenue Maximilien Robespierre et avenue Rouget de Lisle), est un secteur de développement et de renouvellement urbain stratégique pour la commune ; la densité et la hauteur autorisées le long de la RN305 pour favoriser le développement d'un front bâti (tout en ménageant des porosités visuelles transversales) décroissent vers les fonds de parcelles et le long des voies secondaires pour assurer la transition avec les quartiers d'habitat situés en arrière plan. ; ce secteur intègre notamment la ZAC Concorde-Stalingrad, sur laquelle les prescriptions réglementaires de la zone UB s'appliquent.

Le secteur UBa correspond au franges du parc des Lilas sur lesquelles l'urbanisation organisée en ordre semi-continu et la proportion d'espaces verts plus importante doivent permettre d'organiser la transition entre le parc et les quartiers avoisinants ; là aussi les hauteurs autorisées sont décroissantes à partir des rues principales (plus de 11 m de large) vers les fonds de parcelles et les rues secondaires (jusqu'à 11 m de large).

Le secteur UBp, correspondant aux abords de la Villa de Vitry est un secteur de préservation sur lesquelles les possibilités de construction sont restreintes.

Le secteur UBi, correspondant au secteur Blanqui qui constitue l'entrée Nord de Vitry par les berges de Seine, est couvert par le périmètre d'application du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI annexé au présent règlement) dont les prescriptions doivent être appliquées.

Le secteur UBr, correspondant à la dalle Robespierre, est délimité par l'avenue Robespierre, l'avenue de l'Abbé Derry et la rue Audigeois ; les évolutions prévisibles sur ce secteur ne portent que sur l'amélioration d'opérations existantes dont la densité excède les possibilités fixées par le règlement sur la zone UB ; elles ne sont pas soumises au COS.

La ZAC Concorde-Stalingrad est intégrée à la zone UB sous la forme de deux secteurs :

- **le secteur UBc**, qui est destiné à accueillir une opération à vocation mixte comportant notamment un pôle commercial ; ce secteur est soumis à des règles particulières concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques (servitudes graphiques d'alignement), l'emprise au sol, les espaces verts et les possibilités maximales d'occupation du sol.
- **Le secteur UBz** correspond à la ZAC Concorde-Stalingrad située en partie nord de la RN305 ; afin d'assurer la cohérence interne de cette opération, ce secteur est soumis à certaines règles particulières concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques (servitudes graphiques d'alignement) et l'emprise au sol.

Sur ces deux secteurs, les possibilités maximales d'occupation du sol ne sont pas déterminées par le COS sur chaque terrain, mais organisées à l'échelle de la ZAC, conformément à l'article L 123-3 du Code de l'urbanisme, de manière à ne pas excéder le COS maximal fixé sur le reste de la zone UB.

La ZAC Multi Sites Rn7/Moulin Vert/Plateau est intégrée à la zone UB sous la forme d'un secteur :

- **le secteur UBx**, qui est destiné à accueillir une opération à vocation mixte ; ce secteur fait l'objet d'orientations particulières d'aménagement (pièce 3 du PLU) et est soumis à des règles particulières.

Sur ce secteur, les possibilités maximales d'occupation du sol ne sont pas déterminées par le COS sur chaque terrain, mais organisées à l'échelle de la ZAC, conformément à l'article L123-3 du code de l'urbanisme, de manière à ne pas excéder le COS maximal fixé pour la zone UB. »

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UB 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.
- les fonctions d'entrepôt.
- les carrières les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager.
- les campings, caravanings et le stationnement isolé de caravanes utilisées pour l'habitation.
- les constructions et aménagements à usage exclusif de stationnement de véhicules, dès lors qu'ils constituent l'occupation principale de la parcelle, à l'exception des parcs de stationnement d'intérêt collectif et des parcs publics de stationnement.

ARTICLE UB 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES À CONDITIONS SPÉCIALES

Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :

- les installations classées et l'amélioration des installations classées existantes, si elles sont nécessaires aux activités autorisées dans la zone et compatibles avec sa vocation générale.
- les ateliers de fabrication ou de réparation à condition d'être clos à l'air.
- **les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5 ,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°4.B du PLU), dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble.**

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UB 3 : ACCÈS ET VOIRIE

3.1 dispositions générales

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil.

Les caractéristiques et la configuration de ces accès doivent :

- répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé.
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie.
- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

3.2 lotissements ou permis de construire groupés

En outre, les voies de circulation réalisées dans le cadre d'un lotissement ou d'une opération faisant l'objet d'un permis de construire groupé doivent présenter une largeur de chaussée au moins égale à 3,50 m.

Le stationnement des véhicules attaché aux constructions peut être assuré par un équipement commun, situé en dehors des lots issus de la division et distinct de la voie de desserte de l'opération.

ARTICLE UB 4 : DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

Outre les règles du PLU énoncées ci-après, il est rappelé aux constructeurs qu'ils doivent se conformer au règlement communal et au règlement départemental de l'assainissement.

4.1 eau potable

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable.

4.2 assainissement

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'assainissement.

Pour toute construction neuve et pour toute extension de construction existante produisant des rejets nouveaux, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être collectées séparément.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées conformément aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental en vigueur.

Eaux usées :

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être pré-traitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées domestiques de bâtiments de plus de 20 logements est subordonnée à un pré-traitement suffisant et approprié par un séparateur à graisses.

Eaux pluviales :

Les incidences de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par toute opération sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux doivent être prises en compte sur la base d'une période de retour de 10 ans (pluie décennale).

Les volumes des ouvrages de rétention doivent être dimensionnés de manière à maintenir les débits de fuite admissibles au réseau dans les limites suivantes :

- dans les secteurs équipés de réseaux séparatifs, un maximum de 5 litres / seconde pour les habitations individuelles et 15 litres / seconde pour les habitations collectives.
- dans les secteurs équipés de réseaux unitaires, un maximum de 0 litres / seconde (débit de fuite nul) sauf en cas d'impossibilité d'infiltration totale des eaux pluviales nécessitant leur raccordement au réseau, où le débit de fuite est autorisé jusqu'à 5 litres / seconde.

Dans les zones des carrières de gypse, l'infiltration des eaux pluviales est interdite.

Dans les zones des carrières de calcaire, l'infiltration des eaux pluviales est admise pour des surfaces imperméabilisées n'excédant pas 20 m².

4.3 dispositions particulières

Les parcs de stationnement de plus de 10 places doivent être équipés d'un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les aires de lavage de véhicules, de matériel industriel, etc. doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eau pluviales et que les eaux de lavage soient dirigées vers le réseau d'eaux usées après pré-traitement.

Les eaux pluviales des balcons, terrasses ou loggias doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

Les eaux claires (eaux de drainage, eaux provenant de nappes souterraines ou de sources, eaux de process industriels...) ne doivent pas être raccordées aux réseaux d'eaux usées.

4.4 tri sélectif

Pour les constructions neuves à usage d'habitation collective, il doit être prévu un local adapté aux exigences du tri sélectif, selon les normes du règlement de la collecte des déchets.

ARTICLE UB 5 : CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

ARTICLE UB 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Dans tous les cas, les prescriptions portées au document graphique doivent être respectées.

6.1 voies principales

Le long des voies de plus de 11 m de large, l'implantation des constructions neuves est soumise aux règles suivantes :

Cas général :

- le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté à l'alignement ; dans ce cas, le nu de référence de la façade du septième et du huitième niveaux des constructions neuves doit être implanté en recul, sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de chacune de leur façade, avec un minimum de 2,50 m par rapport à l'alignement. Le linéaire du nu de référence de chaque façade du septième et du huitième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté en recul, avec un minimum de 4 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.
- les façades des constructions neuves de plus de 60 m de long doivent être interrompues soit par une rupture d'alignement soit par une percée visuelle ou un porche d'une hauteur correspondant au moins aux deux premiers niveaux.

Le long de la RN305 :

- le nu de référence des façades des constructions neuves doit être implanté à l'alignement sur au moins 70% de la largeur du terrain. Le nu de référence de la façade du septième et du huitième niveaux des constructions neuves doit être implantés en recul, sur 70% au moins du linéaire de façade, avec un minimum de 2,50 m par rapport à l'alignement. Le linéaire du nu de référence de chaque façade du septième et du huitième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté en recul sur 30% au maximum de la largeur du terrain, avec un minimum de 4 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager..
- les façades des constructions neuves de plus de 60 m de long doivent être interrompues soit par une rupture d'alignement, soit par une percée visuelle ou un porche d'une hauteur correspondant au moins aux deux premiers niveaux.

Dans le secteur UBx :

- le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté à l'alignement ; dans ce cas, le nu de référence de la façade du septième et du huitième niveau des constructions neuves doit être implanté en recul, avec un minimum de 2,50 m par rapport à l'alignement.
- le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté en recul, avec un maximum de 6 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

En outre, l'implantation des constructions doit être compatible avec les orientations particulières d'aménagement prévoyant notamment des percées et des porosités visuelles.

En cas de recul, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

6.2 voies secondaires

Le long des voies dont la largeur n'excéde pas 11 m, les façades des constructions neuves doivent s'implanter dans la continuité des fronts bâtis avoisinants, en respectant au minimum une distance de 4 m par rapport à l'axe de la voie si la largeur de celle-ci est inférieure à 8 m.

En l'absence de front bâti avoisinant, l'implantation des constructions est soumise aux mêmes règles que celles qui s'appliquent le long des rues principales.

Sur les terrains d'angle, le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté à l'alignement.

En cas d'alignement :

- dans les secteurs UB, UBi, UBz et UBx le nu de référence de la façade du cinquième niveau des constructions neuves doit être implanté en recul, sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de sa façade, avec un minimum de 2,50 m par rapport à l'alignement. Le linéaire du nu de référence de la façade du cinquième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- dans le secteur UBa et UBx le nu de référence de la façade du quatrième niveau des constructions neuves peut être implanté en recul, sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de sa façade, avec un minimum de 1,50 m par rapport à l'alignement. Le linéaire du nu de référence de la façade du quatrième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.

En cas de recul, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

6.3 saillies au dessus du domaine public

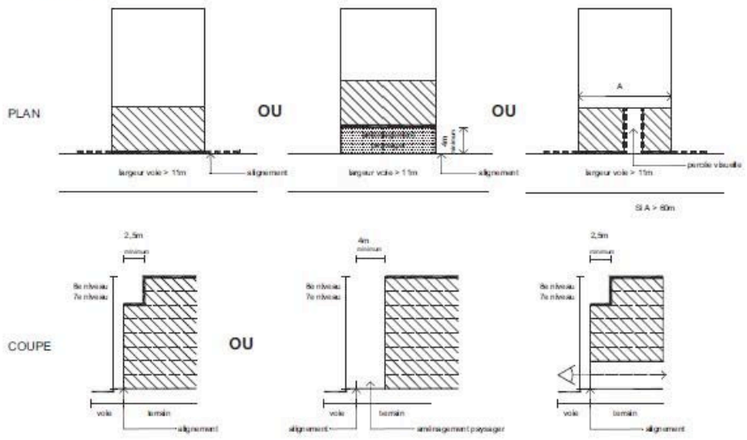
Les saillies au dessus du domaine public ne sont autorisées que pour des surfaces de SHOB et à partir de 5 m au dessus du niveau du sol du domaine public au droit de la construction ; la dimension de ces saillies comptée perpendiculairement à la façade de la construction ne pourra excéder 80 cm.

Cette règle ne préjuge pas de l'autorisation du gestionnaire du domaine public.

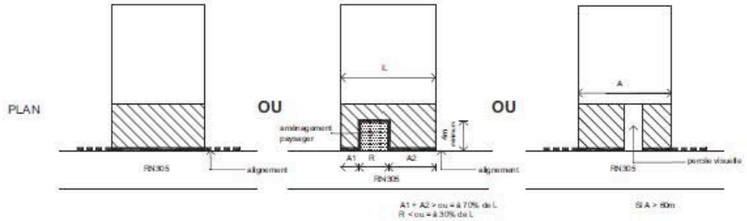
6.4 extensions et surélévations de constructions existantes

Les extensions et surélévations de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9, 10, 13 et 14.

article UB 6.1
voies principales - cas général

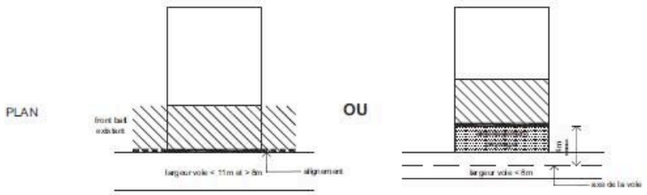


article UB 6.1
voies principales - le long de la RN305

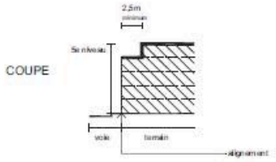


[Illustrations simplifiées sans valeur règlementaire]

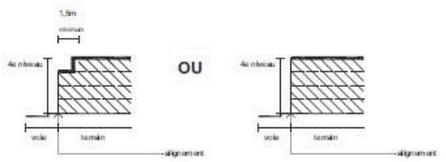
article UB 6.2
voies secondaires



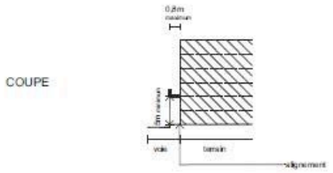
article UB 6.2
voies secondaires - secteurs UB, UBi et UBz



article UB 6.2
voies secondaires - secteurs UBa



article UB 6.3
saillies au dessus du domaine public



[Illustrations simplifiées sans valeur règlementaire]

6.5 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

ARTICLE UB 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

L'implantation des façades des constructions neuves doit respecter l'orientation, la topographie et l'implantation des constructions voisines.

7.1 cas général

Pour les constructions sur voie :

- les constructions peuvent occuper toute la largeur du terrain, de limite séparative joignant l'alignement à limite séparative joignant l'alignement.
- les constructions peuvent être implantées en retrait des limites séparatives joignant l'alignement.

Pour les constructions en arrière plan :

- l'accolement aux pignons voisins est autorisé, sous réserve du bon état de ces pignons et dans la limite de leurs héberges, quelles que soient les dispositions particulières exposées ci-après.
- **sur les terrains situés le long de voies de plus de 11 m de large** :
  - les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative joignant l'alignement jusqu'à 7 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de reférence des façades au dessus de 7 m doit être implanté en retrait des limites séparatives joignant l'alignement.
  - les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative de fond de terrain jusqu'à 3,50 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de reférence des façades au dessus de 3,50 m doit être implanté en retrait des limites séparatives de fond de terrain.
- **sur les terrains situés le long de voies dont la largeur n'excède pas 11 m**, les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative joignant l'alignement et en limite séparative de fond de terrain jusqu'à 3,50 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de référence des façades au dessus de 3,50 m doit être implanté en retrait des limites séparatives joignant l'alignement et en retrait des limites séparatives de fond de terrain.

En cas d'implantation en retrait des limites séparatives joignant l'alignement ou des limites de fond de terrain, le retrait doit être au moins égal à :

- 6 m pour les façades comportant des baies principales.
- 4 m pour les façades ne comportant pas de baie principale.

7.2 dans le secteur UBa

Pour les constructions sur voie :

- **sur les terrains dont la largeur n'excède pas 15 m**, les constructions peuvent occuper toute la largeur du terrain, de limite séparative joignant l'alignement à limite séparative joignant l'alignement.
- **sur les terrains dont la largeur est supérieure à 15 m**, les constructions peuvent être implantées en limite séparative joignant l'alignement d'un seul côté du terrain et doivent être implantées en retrait de l'autre côté.
- **sur les terrains d'angle**, quelle que soit leur largeur, les constructions peuvent occuper toute la largeur du terrain, de limite séparative joignant l'alignement à limite séparative joignant l'alignement.

Pour les constructions en arrière plan :

- l'accolement aux pignons voisins est autorisé, sous réserve du bon état de ces pignons et dans la limite de leurs héberges, quelles que soient les dispositions particulières exposées ci-après.
- **sur les terrains situés le long de voies de plus de 11 m de large** :
  - les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative joignant l'alignement jusqu'à 7 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de reférence des façades au dessus de 7 m doit être implanté en retrait des limites séparatives joignant l'alignement.

  - les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative de fond de terrain jusqu'à 3,50 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de reférence des façades au dessus de 3,50 m doit être implanté en retrait des limites séparatives de fond de terrain.
- **sur les terrains situés le long de voies dont la largeur n'excède pas 11 m**, les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative joignant l'alignement et en limite séparative de fond de terrain jusqu'à 3,50 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de référence des façades au dessus de 3,50 m doit être implanté en retrait des limites séparatives joignant l'alignement et en retrait des limites séparatives de fond de terrain.

En cas d'implantation en retrait des limites séparatives joignant l'alignement ou des limites de fond de terrain, le retrait doit être au moins égal à :

- 6 m pour les façades comportant des baies principales.
- 4 m pour les façades ne comportant pas de baie principale.

7.3 dans le secteur UBr, les façades des constructions peuvent être implantées :

- en limite séparative.
- en retrait des limites séparatives, avec un minimum de 6 m pour les façades comportant des baies principales et de 4 m pour les façades qui n'en comportent pas.

7.3bis dans le secteur UBx

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives joignant l'alignement et de fond de terrain, ou en retrait de ces dernières.

En cas d'implantation en retrait des limites séparatives joignant l'alignement ou des limites de fond de terrain, le retrait doit être au moins égal à 4m.

7.4 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9 et 13 (soit une augmentation de 50% de l'emprise au sol existante pour les extensions horizontales et 100% de l'emprise au sol pour les surélévations) et dans les limites fixées à l'article 14.

7.5 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

7.6 cour commune

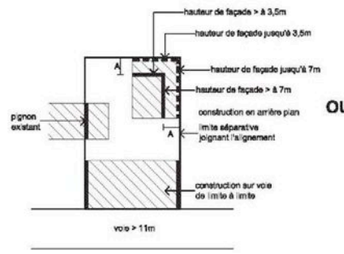
Conformément à l'article L 451-1 du Code de l'urbanisme, le pétitionnaire qui souhaite s'affranchir des distances réglementaires définies ci-dessus doit établir avec les propriétaires des fonds voisins un ou des contrats de cour commune ; les actes authentiques de ces contrats doivent être joints à la demande d'autorisation d'utilisation des sols.

En tout état de cause, la distance entre toute façade ayant des vues droites sur l'héritage d'autrui et la limite séparative ne peut être inférieure à 1,90 m.

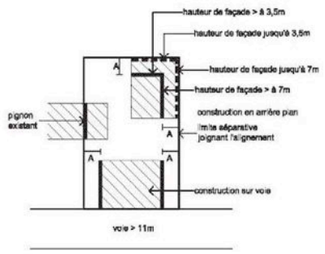
Le recours aux contrats de cour commune renvoie à l'application des règles définies à l'article 8.

article UB 7.1
implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

PLAN

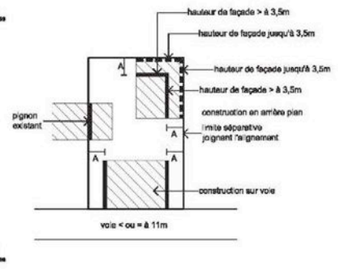


OU



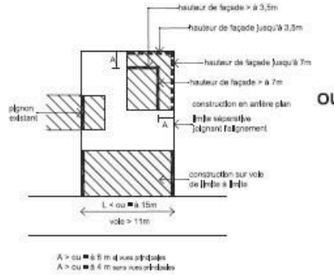
PLAN

A > ou = à 6 m si voie principale
A > ou = à 4 m sans voie principale

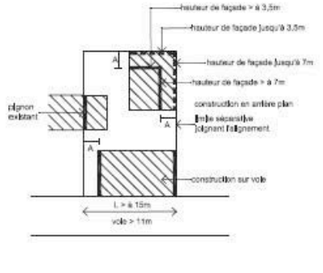


article UB 7,2
dans le secteur UBa

PLAN

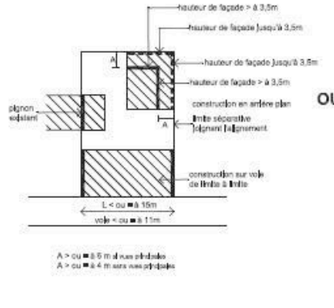


OU

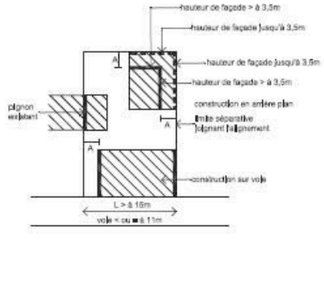


A > ou = à 6 m si voie principale
A > ou = à 4 m sans voie principale

PLAN



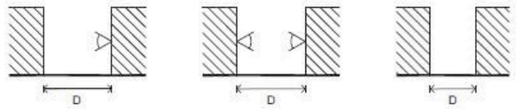
OU



A > ou = à 6 m si voie principale
A > ou = à 4 m sans voie principale

article UB 8.1
cas général

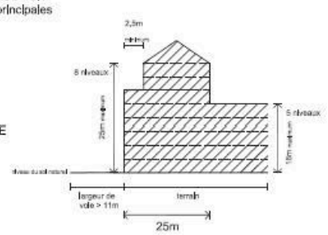
COUPE



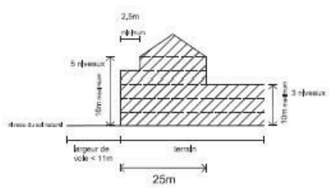
1. une façade avec vue principale: D > ou = à 6m
2. deux façades avec vue principale: D > ou = à 6m
3. façades sans vue principale: D > ou = à 4m

article UB 10,1
voies principales

COUPE

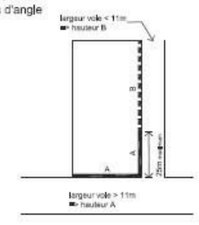


article UB 10.1
voies secondaires



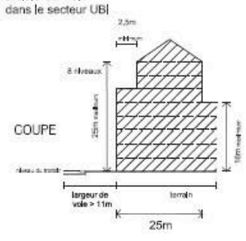
article UB 10.1
terrains d'angle

PLAN

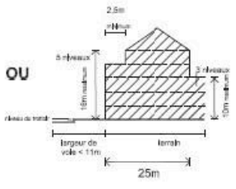


article UB 10,1
dans le secteur UBi

COUPE



OU



[Illustrations simplifiées sans valeur réglementaire]

ARTICLE UB 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1 cas général

La distance minimum comptée perpendiculairement entre les façades de deux constructions non contiguës implantées sur un même terrain est fixée à :

- 6 m si l'une des deux façades comporte des baies principales.
- 4 m si aucune des deux façades ne comporte baie principale.

8.2 dans le secteur UBr, l'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété n'est pas réglementée.

8.2bis dans le secteur UBx, la distance minimum comptée perpendiculairement entre les façades de deux constructions non contiguës implantées sur un même terrain est fixée à : 6m minimum.

8.3 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9 et 13 (soit une augmentation de 50% de l'emprise au sol existante pour les extensions horizontales et 100% de l'emprise au sol pour les surélévations) et dans les limites fixées à l'article 14.

8.4 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UB 9 : EMPRISE AU SOL

9.1 cas général

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 55% de la superficie du terrain.

Sur les terrains d'angle dont la superficie n'excède pas 1 600 m², ce coefficient est porté à 70%.

9.2 dans le secteur UBa

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 50% de la superficie du terrain.

Sur les terrains d'angle, ce coefficient est porté à 65%.

9.3 dans le secteur UBi

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 50% de la superficie du terrain.

Sur les terrains d'angle, ce coefficient est porté à 70%, sous réserve du respect des dispositions du PPRI annexé au présent règlement.

9.4 dans les secteurs UBc, UBp, UBr, UBz et UBx l'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée.

9.5 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans le prolongement des constructions existantes et dans la limite d'une augmentation de 50% de leur emprise au sol avant projet ou par surélévation d'un niveau, à condition de ne pas excéder les possibilités maximales d'occupation du sol fixées à l'article 14.

9.6 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UB 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 cas général

Le long des voies de plus de 11 m de large :

- **à l'intérieur d'une bande de 25 m comptée parallèlement à l'alignement**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 8 niveaux (R+7), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 25 m ; conformément aux dispositions de l'article 6, la façade des septième et huitième niveaux des constructions implantées à l'alignement doit obligatoirement être reculée d'au moins 2,50 m par rapport à l'alignement, ,sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de chacune de leur façade. Le linéaire du nu de référence de chaque façade du septième et du huitième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- **au delà de cette bande**, les constructions en arrière plan peuvent comporter jusqu'à 5 niveaux (R+4), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 16 m.

Le long des autres voies :

- **à l'intérieur d'une bande de 25 m comptée parallèlement à l'alignement**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 5 niveaux (R+4), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 16 m ; conformément aux dispositions de l'article 6, la façade du cinquième niveau des constructions implantées à l'alignement doit obligatoirement être reculée d'au moins 2,50 m par rapport à l'alignement, sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de sa façade. Le linéaire du nu de référence de la façade du cinquième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- **au delà de cette bande**, les constructions en arrière plan peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.

10.2 dans le secteur UBa :

- **à l'intérieur d'une bande de 25 m comptée parallèlement à l'alignement**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 4 niveaux (R+3), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 13 m ; conformément aux dispositions de l'article 6, la façade du quatrième niveau des constructions implantées à l'alignement peut être reculée avec un minimum de 1,50 m par rapport à l'alignement, sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de sa façade. Le linéaire du nu de référence de la façade du quatrième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- **au delà de cette bande**, les constructions en arrière plan peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.

10.3 dans le secteur UBi, la hauteur des constructions sur l'ensemble du terrain est comptée à partir du niveau de la rue au droit de la construction, et non à partir du niveau du sol naturel.

10.4 dans les secteurs UBp et UBr, la hauteur des constructions n'est pas réglementée.

10.4bis dans le secteur UBx

La hauteur des constructions doit être compatible avec les orientations particulières d'aménagement. En outre, la hauteur maximale des constructions comptée entre le niveau du sol et l'égout du toit ne doit pas excéder 25m.
Les hauteurs maximales peuvent être ponctuellement dépassées pour permettre la réalisation d'éléments architecturaux constituant un signal.

10.5 terrains d'angle

Sur les terrains d'angle, la règle de hauteur correspondant à la plus large des voies limitant le terrain s'applique en

retour sur la voie la moins large sur une distance de 25 m à partir de l'angle du terrain.

10.6 opérations d'amélioration de constructions existantes

La surélévation de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article est autorisée dans la limite d'un niveau et à condition de ne pas excéder les possibilités maximales d'occupation du sol fixées à l'article 14.

Les limites de hauteur ne s'appliquent pas aux surélévations de constructions à usage d'habitation collective liées à la création de locaux techniques.

10.7 éléments ponctuels d'architecture des équipements collectifs

Les hauteurs maximales fixées ci-dessus peuvent être ponctuellement dépassées pour permettre la réalisation d'éléments architecturaux servant de signal aux équipements collectifs.

ARTICLE UB 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 dispositions générales

Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit.

Les extensions, les constructions annexes, les pignons apparents, les façades latérales et postérieures, doivent être réalisés avec le même soin que les bâtiments principaux et les façades principales.

Les éléments techniques (boîtiers de raccordement aux réseaux, cheminées, locaux techniques, machineries d'ascenseurs, d'aération ou de réfrigération, sorties de secours, postes électriques, citernes, installations sanitaires ou autres installations de service, antennes relais...) doivent être implantés dans des endroits peu visibles, intégrés aux volumes principaux ou inclus dans une construction annexe.

11.2 matériaux

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit ; en particulier, l'utilisation de carreaux de plâtre apparent en rez-de-chaussée est interdite, même à titre provisoire.

11.3 clôtures

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder 2,00 m ; cette hauteur maximum est portée à 2,50 m pour les équipements collectifs.

Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface.

11.4 édicules techniques

Les édicules techniques doivent être intégrés dans le volume de la construction. Seuls les cheminées, les conduits verticaux de ventilations et les acrotères des toitures terrasses peuvent sortir de l'enveloppe de la toiture.

11.5 ouvrages liés au tri sélectif

Toutes les dispositions doivent être prises pour assurer la bonne intégration des ouvrages liés au tri sélectif dans l'environnement urbain, paysager et architectural.

ARTICLE UB 12 : STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions de toutes natures et installations diverses doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes énoncées ci-dessous ne préjugent pas des occupations et utilisations du sol interdites ou autorisées sous conditions particulières par les articles UA 1 et UA 2 du présent règlement.

12.1 normes de stationnement pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

- **habitation individuelle :** ..... une place de stationnement pour les premiers 90 m² SHON, puis une place par tranche de 55 m² SHON.
- **habitation collective :** ..... une place de stationnement par tranche de 55 m² SHON et une place pour deux-roues par tranche de 100 m² SHON.
- **habitat financé par l'Etat :** ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ; en outre, une place pour deux-roues doit être réalisée par tranche de 100 m² SHON.
- **hébergement et logement spécifique :** .... une place par tranche de 240 m² SHON.
- **bureaux :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 40% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **locaux d'activité :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 15% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **commerce :** ..... une place pour les premiers 200 m² SHON puis une place par tranche de 50 m² SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **équipement collectif :** ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

12.2 modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.1 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- toute tranche entamée égale ou supérieure à la moitié d'une tranche doit être considérée comme une tranche entière.
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la SHON, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m² ; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur SHON respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.
- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :

- pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
- pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.

- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.3 cas particuliers

Dans le cas où le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le présent article sur le terrain d'assiette de l'opération, il peut être tenu quitte de ces obligations en faisant application de l'article L 421-3 du code de l'urbanisme, par l'obtention ou la compensation des places de stationnement manquantes :

- soit sous forme de concession dans un parc public de stationnement.
- soit sous forme d'achat dans un parc de stationnement privé.

Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation individuelle, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles.

Les opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation individuelle ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

ARTICLE UB 13 : ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

13.1 coefficient d'espaces verts

Cas général : 45% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 20% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Dans le secteur UBa : 50% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 30% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Dans les secteurs UBc et UBz : 45% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; la totalité de ces espaces verts peut être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Dans le secteur UBp : la proportion d'espaces verts existante doit être au moins maintenue, sauf indication contraire au titre des espaces verts protégés.

Dans le secteur UBr : il n'est pas fixé de coefficient d'espaces verts.

Dans le secteur UBx : 45% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; la totalité de ces espaces verts peut être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée. Pour les terrains d'angle, le pourcentage minimum d'espaces verts est ramené à 20%.

Pour les terrains d'angle, dans tous les secteurs de la zone UB, à l'exception du secteur UBx, le pourcentage minimum d'espaces verts est ramené à 20%, dans les conditions suivantes :

- dans la zone UB et ses secteurs, à l'exception des secteurs UBc et UBz :

- sur les terrains d'angle d'une superficie inférieure ou égale à 1600 m², la totalité de ces espaces verts peut être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.
- sur les terrains d'angle d'une superficie supérieure à 1600 m², une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 10% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

- dans les secteurs UBc et UBz :

La totalité de ces espaces verts peut être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Les surfaces des cheminements piétonniers sont comptées comme espaces verts ; les aires de stationnement et les aires d'évolution de véhicules ne sont pas comptées comme espaces verts.

13.2 modalités de mise en œuvre des plantations

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre ; ces arbres peuvent être situés dans les cours, les parkings extérieurs et tout autre espace concourant à l'aménagement paysager de l'opération.

Les arbres abattus doivent être remplacés dans la limite des obligations fixées par le présent article.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres doivent être plantés et entretenus dans des conditions leur permettant de se développer normalement ; en particulier, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- **plantation sur un espace minéralisé** (cour, parking...) : la fosse de plantation ne doit pas être inférieure à 10 m³ ; les dimensions suivantes sont conseillées à titre indicatif : 2,50 m x 2,50 m de côté x 1,60 m de profondeur.
- **plantations sur dalle, terrasse ou toiture végétalisée** : l'épaisseur de terre végétale doit atteindre au minimum 1 m pour les arbres, qui doivent alors être choisis parmi les essences à petit développement et 50 cm pour la végétation arbustive et les aires gazonnées ; les parties de dalles, terrasses ou toitures végétalisées qui ne répondent pas à ces critères ne peuvent pas être comptabilisées comme espaces verts au titre du paragraphe 13.1.

13.3 opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation

Les opération d'amélioration de construction à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées par les articles 6, 7, 8 et 9 ; en tout état de cause, le maximum d'espace vert existant avant l'opération doit être conservé ou rétabli.

13.4 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article. En particulier, la création de locaux liés au tri sélectif dans le cadre d'opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation ne peut être empêchée au motif du présent article.

13.5 espaces verts protégés

Les EVP sont répertoriés en annexe du PLU, avec l'indication de leur superficie totale et de leur superficie réglementaire ; les emprises concernées sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du PLU.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EVP n'est admise que si les conditions suivantes sont respectées :

- elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'EVP indiquée en annexe du règlement.
- elle maintient ou améliore l'unité générale de l'EVP.
- elle maintient ou améliore la qualité de l'EVP et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

13.6 espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer figurés au document graphique sont protégés et soumis au régime des articles R 130-1 à R 130-15 du Code de l'urbanisme.

SECTION 3 : POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UB 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 cas général

Le COS est fixé à 2,25.

14.2 cas particuliers

Dans le secteur UBa, le COS est fixé à 1,60.

Dans le secteur UBi, le COS est limité à 1,25 pour les constructions à usage d'habitation, et à 1,50 pour les constructions à usage d'habitation situées sur un terrain d'angle.

Dans le secteur UBp :

- le COS est fixé à 0,20.
- les opérations d'amélioration de constructions à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et situées sur un terrain inférieur à 1000 m² ne doivent pas conduire à excéder une constructibilité globale de 170 m² shon après travaux.

Dans les secteurs UBc, UBr, UBz et UBx il n'est pas fixé de coefficient d'occupation du sol ; les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

14.3 équipements collectifs

Le COS ne s'applique pas aux équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ; pour ces équipements, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UC

Les termes et notions employés dans le règlement sont définis à l'article 8 du titre 1 ; les schémas explicatifs figurant en regard de certaines règles écrites sont donnés à titre indicatif et n'ont aucune valeur réglementaire.

CARACTÈRE GÉNÉRAL DE LA ZONE UC

La zone UC correspond aux secteurs de la commune plus particulièrement dédiés à l'habitat individuel ou en petits immeubles collectifs.

Outre l'habitation, la vocation de la zone UC est ouverte aux fonctions de commerce, d'artisanat, d'hébergement hôtelier, de bureaux, de services publics et d'intérêt collectif, complémentaires à l'habitat.

La zone UC intègre également une partie du domaine ferroviaire, qui a exclusivement vocation à accueillir les installations nécessaires à l'exploitation du réseau ferroviaire.

Cette zone se caractérise par une urbanisation moins dense, en ordre semi discontinu, et par un environnement arboré, plus ou moins marqué selon les secteurs ; de manière générale, les règles qui s'y appliquent visent à assurer la bonne intégration des constructions nouvelles ou des opérations d'amélioration de constructions existantes dans cet environnement.

Les formes d'urbanisations y sont cependant diverses, ce qui se traduit par la définition de secteurs différenciés à l'intérieur de la zone :

La majeure partie de la zone UC, qui correspond principalement au quartiers du Fort et de la Ferme, ainsi qu'aux secteur d'habitat situées aux abords de la gare de Vitry et en arrière plan de la RN305-sud, se caractérise par une urbanisation semi-continue et des hauteurs moyennes de constructions (R+3 en moyenne).

Sur cette partie de la zone, le secteur UCi, correspondant au quartier de la Ferme et aux quartiers d'habitat situés aux abords de la gare de Vitry, est couvert par le périmètre d'application du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI annexé au présent règlement) dont les prescriptions doivent être appliquées.

Le secteur UCa, qui correspond aux quartiers d'habitat implantés sur les coteaux, est soumis à des règles particulières d'aménagement des espaces verts visant à valoriser le paysage de jardins caractéristique de cette partie de la commune et à limiter l'imperméabilisation des sols.

Le secteur UCb, qui correspond à la frange Est du parc des Lilas face auquel la constitution d'une façade discontinue est recherchée, admet des constructions plus hautes d'un étage par rapport aux autres secteurs de la zone, avec la contrepartie de règles plus contraignantes concernant l'aménagement des espaces verts.

Le secteur UCp, qui correspond au quartier du Moulin Vert, est soumis à des règles particulières visant à préserver les caractéristiques urbaines et paysagères de la cité-jardins.

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UC 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.
- l'industrie et les fonctions d'entrepôt.
- les carrières les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager.
- les casses automobiles, établissements de récupération de matériaux, dépôts et décharges à l'air libre.
- les campings, caravanings et le stationnement isolé de caravanes utilisées pour l'habitation.
- les constructions et aménagements à usage exclusif de stationnement de véhicules, dès lors qu'ils constituent l'occupation principale de la parcelle, à l'exception des parcs de stationnement d'intérêt collectif et des parcs publics de stationnement.

ARTICLE UC 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES À CONDITIONS SPÉCIALES

Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :

- les installations classées et l'amélioration des installations classées existantes, si elles sont nécessaires aux activités autorisées dans la zone et compatibles avec sa vocation générale.
- les ateliers de fabrication ou de réparation à condition d'être clos à l'air.
- **les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5 ,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°4.B du PLU), dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble.**

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UC 3 : ACCÈS ET VOIRIE

3.1 dispositions générales

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil.

Les caractéristiques et la configuration de ces accès doivent :

- répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé.
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie.
- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

3.2 lotissements ou permis de construire groupés

En outre, les voies de circulation réalisées dans le cadre d'un lotissement ou d'une opération faisant l'objet d'un permis de construire groupé doivent présenter une largeur de chaussée au moins égale à 3,50 m.

Le stationnement des véhicules attaché aux constructions peut être assuré par un équipement commun, situé en dehors des lots issus de la division et distinct de la voie de desserte de l'opération.

ARTICLE UC 4 : DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

Outre les règles du PLU énoncées ci-après, il est rappelé aux constructeurs qu'ils doivent se conformer au règlement communal et au règlement départemental de l'assainissement.

4.1 eau potable

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable.

4.2 assainissement

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'assainissement.

Pour toute construction neuve et pour toute extension de construction existante produisant des rejets nouveaux, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être collectées séparément.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées conformément aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental en vigueur.

Eaux usées :

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être pré-traitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées domestiques de bâtiments de plus de 20 logements est subordonnée à un pré-traitement suffisant et approprié par un séparateur à graisses.

Eaux pluviales :

Les incidences de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par toute opération sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux doivent être prises en compte sur la base d'une période de retour de 10 ans (pluie décennale).

Les volumes des ouvrages de rétention doivent être dimensionnés de manière à maintenir les débits de fuite admissibles au réseau dans les limites suivantes :

- dans les secteurs équipés de réseaux séparatifs, un maximum de 5 litres / seconde pour les habitations individuelles et 15 litres / seconde pour les habitations collectives.
- dans les secteurs équipés de réseaux unitaires, un maximum de 0 litres / seconde (débit de fuite nul) sauf en cas d'impossibilité d'infiltration totale des eaux pluviales nécessitant leur raccordement au réseau, où le débit de fuite est autorisé jusqu'à 5 litres / seconde.

Dans les zones des carrières de gypse, l'infiltration des eaux pluviales est interdite.

Dans les zones des carrières de calcaire, l'infiltration des eaux pluviales est admise pour des surfaces imperméabilisées n'excédant pas 20 m².

4.3 dispositions particulières

Les parcs de stationnement de plus de 10 places doivent être équipés d'un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les aires de lavage de véhicules, de matériel industriel, etc. doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eau pluviales et que les eaux de lavage soient dirigées vers le réseau d'eaux usées après pré-traitement.

Les eaux pluviales des balcons, terrasses ou loggias doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

Les eaux claires (eaux de drainage, eaux provenant de nappes souterraines ou de sources, eaux de process industriels...) ne doivent pas être raccordées aux réseaux d'eaux usées.

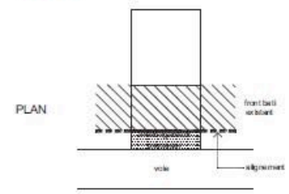
4.4 tri sélectif

Pour les constructions neuves à usage d'habitation collective, il doit être prévu un local adapté aux exigences du tri sélectif, selon les normes du règlement de la collecte des déchets.

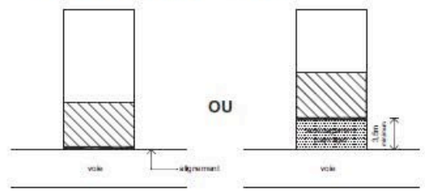
ARTICLE UC 5 : CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

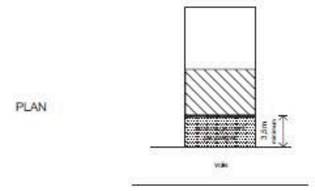
article UC 6.1
cas général

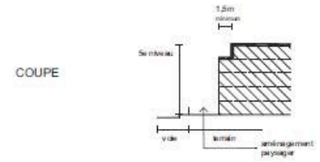


article UC 6.1
cas général, absence de front bâti avoisinant



article UC 6.2
dans le secteur UCb





[illustrations simplifiées sans valeur réglementaire]

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

Dans tous les cas, les prescriptions portées au document graphique doivent être respectées.

6.1 cas général

Le nu de référence des façades des constructions neuves doit être implanté dans la continuité des fronts bâtis avoisinants.

En l'absence de front bâti avoisinant, le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté :

- soit à l'alignement.
- soit en recul, avec un minimum de 3,50 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

6.2 dans le secteur UCb :

- le nu de référence des façades des constructions neuves doit être implanté en recul, avec un minimum de 3,50 m par rapport à l'alignement ; l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.
- le nu de référence de la façade du cinquième niveau des constructions neuves doit être implanté en retrait d'au moins 1,50 m par rapport à la façade des niveaux inférieurs.

6.3 dans le secteur UCp, en cas d'opérations de démolition / reconstruction ou d'amélioration de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, les principes d'implantation préexistants doivent être respectés.

6.4 saillies au dessus du domaine public

Les saillies au dessus du domaine public sont interdites.

6.5 extensions et surélévations de constructions existantes

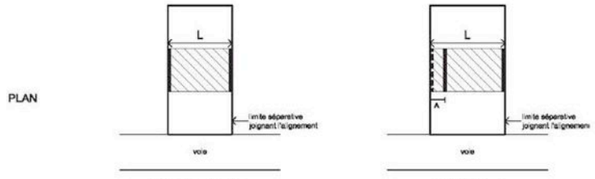
Les extensions et surélévations de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9, 10, 13 et 14.

6.6 ouvrages nécessaires au tri sélectif

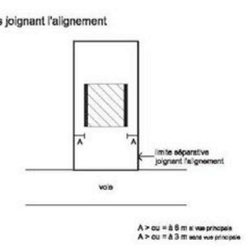
Les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

56 – PLU de Vitry-sur-Seine / règlement
MARS 06

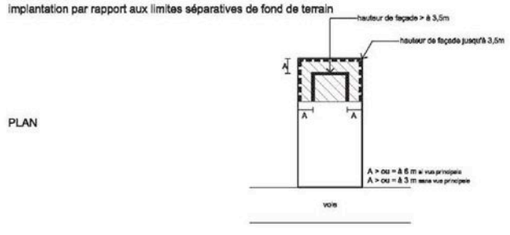
article UC 7.1
implantations sur les limites séparatives joignant l'alignement



article UC 7.2
implantation en retrait des limites séparatives joignant l'alignement



article UC 7.3
implantation par rapport aux limites séparatives de fond de terrain



[illustrations simplifiées sans valeur règlementaire]

ARTICLE UC 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

L'implantation des façades des constructions neuves doit respecter l'orientation, la topographie et l'implantation des constructions voisines.

7.1 implantation sur les limites séparatives joignant l'alignement

L'implantation en limite séparative joignant l'alignement est autorisée :

- **si la largeur du terrain n'excède pas 15 m** : sur les deux limites séparatives joignant l'alignement.
- **si la largeur du terrain est supérieure à 15 m** : sur les deux limites séparatives joignant l'alignement pour les façades dont la hauteur n'excède pas 3,50 m à l'égout du toit, et sur une seule des deux limites joignant l'alignement pour les façades dont la hauteur excède 3,50 m.
- **pour les terrains d'angle** : sur les deux limites séparatives joignant l'alignement.

7.2 implantation en retrait des limites séparatives joignant l'alignement

Les constructions peuvent être implantées en retrait des limites séparatives joignant l'alignement ; dans ce cas le retrait doit être au moins égal à 6 m pour les façades comportant des baies principales, et 3 m pour les façades qui n'en comportent pas.

7.3 implantation par rapport aux limites séparatives de fond de terrain

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives de fond de terrain jusqu'à 3,50 m de hauteur à partir du sol naturel. Cette hauteur de construction peut être plus importante en cas d'adossement à un pignon voisin, dans la limite des héberges de celui-ci et sous réserve que la construction ait été régulièrement édifiée.

Les constructions, ou parties de construction ayant une hauteur supérieure de 3,50 m doit être implanté en retrait des limites séparatives de fond de terrain, avec un minimum de 6 m pour les façades comportant des baies principales et de 3 m pour les façades qui n'en comportent pas.

7.4 dans le secteur UCp, en cas d'opérations de démolition / reconstruction ou d'amélioration de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, les principes d'implantation préexistants doivent être respectés.

7.5 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9 et 13 (soit une augmentation de 50% de l'emprise au sol existante pour les extensions horizontales et 100% de l'emprise au sol pour les surélévations) et dans les limites fixées à l'article 14.

7.6 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

7.7 cour commune

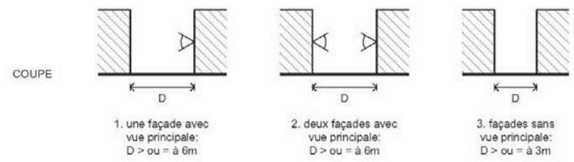
Conformément à l'article L 451-1 du Code de l'urbanisme, le pétitionnaire qui souhaite s'affranchir des distances réglementaires définies ci-dessus doit établir avec les propriétaires des fonds voisins un ou des contrats de cour commune ; les actes authentiques de ces contrats doivent être joints à la demande d'autorisation d'utilisation des sols.

En tout état de cause, la distance entre toute façade ayant des vues droites sur l'héritage d'autrui et la limite séparative ne peut être inférieure à 1,90 m.

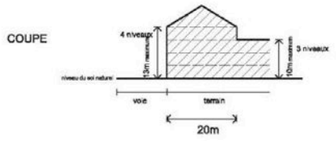
Le recours aux contrats de cour commune renvoie à l'application des règles définies à l'article 8.

58 – PLU de Vitry-sur-Seine / règlement
MARS 06

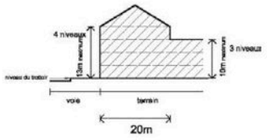
article UC 8.1
cas général



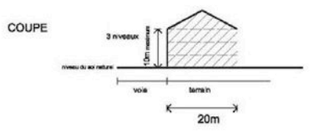
article UC 10.1
cas général



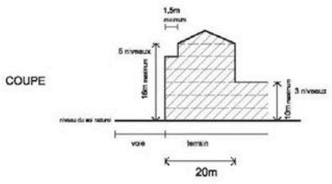
article UC 10.1
dans le secteur UCi



article UC 10.2
dans le secteur UCa [sauf pour les terrains d'angles]



article UC 10.3
dans le secteur UCb



[illustrations simplifiées sans valeur réglementaire]

ARTICLE UC 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1 cas général

La distance minimum comptée perpendiculairement entre les façades de deux constructions non contiguës implantées sur un même terrain est fixée à :

- 6 m si l'une des deux façades comporte des baies principales.
- 3 m si aucune des deux façades ne comporte de baie principale.

8.2 dans le secteur UCp, en cas d'opérations de démolition / reconstruction de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, les principes d'implantation préexistants doivent être respectés.

8.3 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9 et 13 (soit une augmentation de 50% de l'emprise au sol existante pour les extensions horizontales et 100% de l'emprise au sol pour les surélévations) et dans les limites fixées à l'article 14.

8.4 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UC 9 : EMPRISE AU SOL

9.1 cas général

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 50% de la superficie du terrain.

9.2 dans le secteur UCi les règles définies pour le cas général s'appliquent sous réserve des dispositions du PPRI annexé au présent règlement.

9.3 dans le secteur UCp, en cas d'opérations de démolition / reconstruction de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, les principes d'emprise au sol préexistants doivent être respectés.

9.4 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans le prolongement des constructions existantes et dans la limite d'une augmentation de 50% de leur emprise au sol avant projet ou par surélévation d'un niveau, à condition de ne pas excéder les possibilités maximales d'occupation du sol fixées à l'article 14

Dans le secteur UCi, ces extensions sont autorisées dans les mêmes conditions et sous réserve du respect des dispositions du PPRI annexé au présent règlement.

9.5 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UC 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 cas général

- **à l'intérieur d'une bande de 20 m comptée parallèlement à l'alignement**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 4 niveaux (R+3), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 13 m.
- **au delà de cette bande**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.

Dans le secteur UCi, la hauteur des constructions sur l'ensemble du terrain est comptée à partir du niveau du trottoir au droit de la construction, et non à partir du niveau du sol naturel.

10.2 dans le secteur UCa :

- les constructions peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.
- sur les terrains d'angle, les dispositions fixées au paragraphe 10.1 pour le cas général s'appliquent.

10.3 dans le secteur UCb :

- **à l'intérieur d'une bande de 20 m comptée parallèlement à l'alignement**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 5 niveaux (R+4), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 16 m ; conformément aux dispositions de l'article 6, le cinquième niveau des constructions doit obligatoirement être reculé d'au moins 1,50 m par rapport au niveaux inférieurs.
- **au delà de cette bande**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.

10.3 dans le secteur UCp, en cas d'opérations de démolition / reconstruction de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, les principes de hauteur des constructions préexistantes doivent être respectés.

10.4 édicules techniques

Les limites de hauteur ne s'appliquent pas aux surélévations de constructions à usage d'habitation collective liées à la création de locaux techniques.

ARTICLE UC 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 dispositions générales

Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit.

Les extensions, les constructions annexes, les pignons apparents, les façades latérales et postérieures, doivent être réalisés avec le même soin que les bâtiments principaux et les façades principales.

Les éléments techniques (boîtiers de raccordement aux réseaux, cheminées, locaux techniques, machineries d'ascenseurs, d'aération ou de réfrigération, sorties de secours, postes électriques, citernes, installations sanitaires ou autres installations de service, antennes relais...) doivent être implantés dans des endroits peu visibles, intégrés aux volumes principaux ou inclus dans une construction annexe.

11.2 matériaux

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit ; en particulier, l'utilisation de carreaux de plâtre apparent en rez-de-chaussée est interdite, même à titre provisoire.

11.3 clôtures

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder 2,00 m ; cette hauteur maximum est portée à 2,50 m pour les équipements collectifs.

Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface.

11.4 édicules techniques

Les édicules techniques doivent être intégrés dans le volume de la construction. Seuls les cheminées, les conduits verticaux de ventilations et les acrotères des toitures terrasses peuvent sortir de l'enveloppe de la toiture.

11.5 ouvrages liés au tri sélectif

Toutes les dispositions doivent être prises pour assurer la bonne intégration des ouvrages liés au tri sélectif dans l'environnement urbain, paysager et architectural.

ARTICLE UC 12 : STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions de toutes natures et installations diverses doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes énoncées ci-dessous ne préjugent pas des occupations et utilisations du sol interdites ou autorisées sous conditions particulières par les articles UA 1 et UA 2 du présent règlement.

12.1 normes de stationnement pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

- **habitation individuelle :** ..... une place de stationnement pour les premiers 90 m² SHON, puis une place par tranche de 55 m² SHON.
- **habitation collective :** ..... une place de stationnement par tranche de 55 m² SHON et une place pour deux-roues par tranche de 100 m² SHON.
- **habitat financé par l'Etat :** .....le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ; en outre, une place pour deux-roues doit être réalisée par tranche de 100 m² SHON.
- **hébergement et logement spécifique :** une place par tranche de 240 m² SHON.
- **bureaux :** .....la surface de stationnement doit être égale à 40% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **locaux d'activité :** .....la surface de stationnement doit être égale à 15% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **commerce :** .... une place pour les premiers 200 m² SHON puis une place par tranche de 50 m² SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **équipement collectif :** .... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

12.2 modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.1 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- toute tranche entamée égale ou supérieure à la moitié d'une tranche doit être considérée comme une tranche entière.
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la SHON, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m² ; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur SHON respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.
- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :

  - pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
  - pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.

- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.3 cas particuliers

Dans le cas où le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le présent article sur le terrain d'assiette de l'opération, il peut être tenu quitte de ces obligations en faisant application de l'article L 421-3 du code de l'urbanisme, par l'obtention ou la compensation des places de stationnement manquantes :

- soit sous forme de concession dans un parc public de stationnement.
- soit sous forme d'achat dans un parc de stationnement privé.

Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation individuelle, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles.

Les opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation individuelle ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

ARTICLE UC 13 : ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

13.1 coefficient d'espaces verts

Cas général :

- **sur les terrains d'une superficie supérieure à 200 m²** : 40% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 30% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.
- **sur les terrains dont la superficie n'excède pas 200 m²** : 30% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 20% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Dans le secteur UCa, UCb et UCp : 50% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 40% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Pour les terrains d'angle d'une superficie inférieure ou égale à 1600 m², dans tous les secteurs de la zone UC, le pourcentage minimum d'espaces verts est ramené à 30% ; la totalité de ces espaces verts peut être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Les surfaces des cheminements piétonniers sont comptées comme espaces verts ; les aires de stationnement et les aires d'évolution de véhicules ne sont pas comptées comme espaces verts.

13.2 modalités de mise en œuvre des plantations

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre ; ces arbres peuvent être situés dans les cours, les parkings extérieurs et tout autre espace concourant à l'aménagement paysager de l'opération.

Les arbres abattus doivent être remplacés dans la limite des obligations fixées par le présent article.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres doivent être plantés et entretenus dans des conditions leur permettant de se développer normalement ; en particulier, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- **plantation sur un espace minéralisé** (cour, parking...) : la fosse de plantation ne doit pas être inférieure à 10 m^3 ; les dimensions suivantes sont conseillées à titre indicatif : 2,50 m x 2,50 m de côté x 1,60 m de profondeur.
- **plantations sur dalle, terrasse ou toiture végétalisée** : l'épaisseur de terre végétale doit atteindre au minimum 1 m pour les arbres, qui doivent alors être choisis parmi les essences à petit développement et 50 cm pour la végétation arbustive et les aires gazonnées ; les parties de dalles, terrasses ou toitures végétalisées qui ne répondent pas à ces critères ne peuvent pas être comptabilisées comme espaces verts au titre du paragraphe 13.1.

13.3 opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation

Les opération d'amélioration de construction à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées par les articles 6, 7, 8 et 9 ; en tout état de cause, le maximum d'espace vert existant avant l'opération doit être conservé ou rétabli.

13.4 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article. En particulier, la création de locaux liés au tri sélectif dans le cadre d'opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation ne peut être empêchée au motif du présent article.

13.5 espaces verts protégés

Les EVP sont répertoriés en annexe du PLU, avec l'indication de leur superficie totale et de leur superficie réglementaire ; les emprises concernées sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du PLU.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EVP n'est admise que si les conditions suivantes sont respectées :

- elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'EVP indiquée en annexe du règlement.
- elle maintient ou améliore l'unité générale de l'EVP.
- elle maintient ou améliore la qualité de l'EVP et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

13.6 espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer figurés au document graphique sont protégés et soumis au régime des articles R 130-1 à R 130-15 du Code de l'urbanisme.

SECTION 3 : POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UC 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 cas général

Le COS est fixé à 0,80.

14.2 dans le secteur UCa

Le COS est fixé à 0,70.

14.3 terrains d'angle

Sur les terrains d'angle dont la superficie n'excède pas 1 600 m^2, le COS est porté à 1,00 dans le cas général et à 0,90 dans le secteur UCa.

14.4 équipements collectifs

Le COS ne s'applique pas aux équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ; pour ces équipements, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UD

Les termes et notions employés dans le règlement sont définis à l'article 8 du titre 1 ; les schémas explicatifs figurant en regard de certaines règles écrites sont donnés à titre indicatif et n'ont aucune valeur réglementaire.

CARACTÈRE GÉNÉRAL DE LA ZONE UD

La zone UD correspond aux grands quartiers d'habitat collectif de Vitry (Grand-ensemble est, Grand-ensemble ouest et quartier Balzac.

Outre toute forme d'habitation, la vocation de la zone UD est ouverte aux fonctions de commerce, d'artisanat, d'hébergement hôtelier, de bureaux, de services publics et d'intérêt collectif, complémentaires à l'habitat.

Cette zone se caractérise par une urbanisation discontinue, une grande proportion d'espaces libres et des immeubles de hauteur généralement plus importante que dans les autres quartiers de la commune (barres, tours).

Les règles qui s'y appliquent visent à favoriser la mise en œuvre de projets de requalification, de réhabilitation, de renouvellement urbain ou de diversification.

Ces projets, qui pourront prendre des formes très diverses, devront faire l'objet de réflexions d'ensemble.

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UD 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.
- les fonctions d'entrepôt.
- les carrières les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager.
- les casses automobiles, établissements de récupération de matériaux, dépôts et décharges à l'air libre.
- les campings, caravanings et le stationnement isolé de caravanes utilisées pour l'habitation.
- les constructions et aménagements à usage exclusif de stationnement de véhicules, dès lors qu'ils constituent l'occupation principale de la parcelle, à l'exception des parcs de stationnement d'intérêt collectif et des parcs publics de stationnement.

ARTICLE UD 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES À CONDITIONS SPÉCIALES

Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :

- les installations classées et l'amélioration des installations classées existantes, si elles sont nécessaires aux activités autorisées dans la zone et compatibles avec sa vocation générale.
- les ateliers de fabrication ou de réparation à condition d'être clos à l'air.
- **les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5 ,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°4.B du PLU), dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble.**

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UD 3 : ACCÈS ET VOIRIE

3.1 dispositions générales

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil.

Les caractéristiques et la configuration de ces accès doivent :

- répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé.
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie.
- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

3.2 lotissements ou permis de construire groupés

En outre, les voies de circulation réalisées dans le cadre d'un lotissement ou d'une opération faisant l'objet d'un permis de construire groupé doivent présenter une largeur de chaussée au moins égale à 3,50 m.

Le stationnement des véhicules attaché aux constructions peut être assuré par un équipement commun, situé en dehors des lots issus de la division et distinct de la voie de desserte de l'opération.

ARTICLE UD 4 : DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

Outre les règles du PLU énoncées ci-après, il est rappelé aux constructeurs qu'ils doivent se conformer au règlement communal et au règlement départemental de l'assainissement.

4.1 eau potable

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable.

4.2 assainissement

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'assainissement.

Pour toute construction neuve et pour toute extension de construction existante produisant des rejets nouveaux, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être collectées séparément.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées conformément aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental en vigueur.

Eaux usées :

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être pré-traitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées domestiques de bâtiments de plus de 20 logements est subordonnée à un pré-traitement suffisant et approprié par un séparateur à graisses.

Eaux pluviales :

Les incidences de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par toute opération sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux doivent être prises en compte sur la base d'une période de retour de 10 ans (pluie décennale).

Les volumes des ouvrages de rétention doivent être dimensionnés de manière à maintenir les débits de fuite admissibles au réseau dans les limites suivantes :

- dans les secteurs équipés de réseaux séparatifs, un maximum de 5 litres / seconde pour les habitations individuelles et 15 litres / seconde pour les habitations collectives.
- dans les secteurs équipés de réseaux unitaires, un maximum de 0 litres / seconde (débit de fuite nul) sauf en cas d'impossibilité d'infiltration totale des eaux pluviales nécessitant leur raccordement au réseau, où le débit de fuite est autorisé jusqu'à 5 litres / seconde.

Dans les zones des carrières de gypse, l'infiltration des eaux pluviales est interdite.

Dans les zones des carrières de calcaire, l'infiltration des eaux pluviales est admise pour des surfaces imperméabilisées n'excédant pas 20 m².

4.3 dispositions particulières

Les parcs de stationnement de plus de 10 places doivent être équipés d'un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les aires de lavage de véhicules, de matériel industriel, etc. doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eau pluviales et que les eaux de lavage soient dirigées vers le réseau d'eaux usées après pré-traitement.

Les eaux pluviales des balcons, terrasses ou loggias doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

Les eaux claires (eaux de drainage, eaux provenant de nappes souterraines ou de sources, eaux de process industriels...) ne doivent pas être raccordées aux réseaux d'eaux usées.

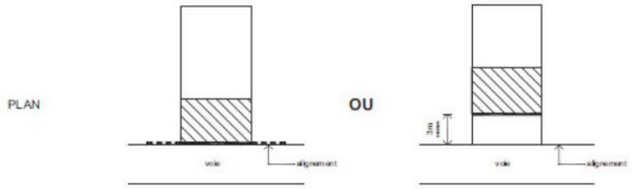
4.4 tri sélectif

Pour les constructions neuves à usage d'habitation collective, il doit être prévu un local adapté aux exigences du tri sélectif, selon les normes du règlement de la collecte des déchets.

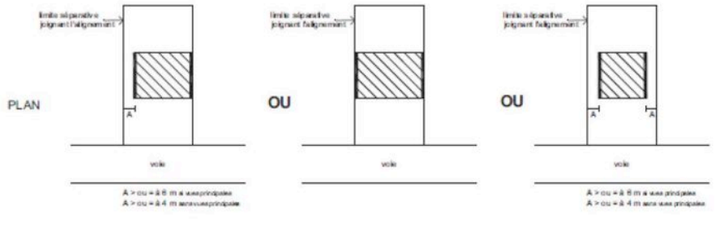
ARTICLE UD 5 : CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

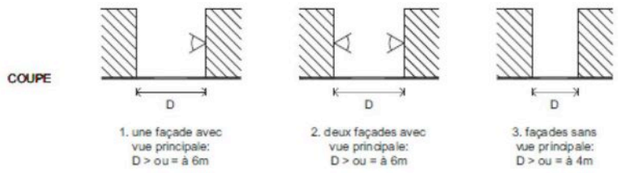
article UD 6



article UD 7



article UD 8.1
cas général



[illustrations simplifiées sans valeur règlementaire]

ARTICLE UD 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Dans tous les cas, les prescriptions portées au document graphique doivent être respectées.

6.1 dispositions générales

Le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté :

- soit à l'alignement.
- soit en recul, avec un minimum de 3 m par rapport à l'alignement.

6.2 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

ARTICLE UD 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

7.1 dispositions générales

L'implantation des façades des constructions neuves doit respecter l'orientation, la topographie et l'implantation des constructions voisines.

Les façades des constructions peuvent être implantées :

- en limite séparative.
- en retrait des limites séparatives, avec un minimum de 6 m pour les façades comportant des baies principales et de 4 m pour les façades qui n'en comportent pas.

7.2 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

ARTICLE UD 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1 dispositions générales

La distance minimum comptée perpendiculairement entre les façades de deux constructions non contiguës implantées sur un même terrain est fixée à :

- 6 m si l'une des deux façades comporte des **baies principales**.
- 4 m si aucune des deux façades ne comporte de **baie principale**.

8.2 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UD 9 : EMPRISE AU SOL

Non réglementé.

ARTICLE UD 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé.

ARTICLE UD 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 dispositions générales

Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit.

Les extensions, les constructions annexes, les pignons apparents, les façades latérales et postérieures, doivent être réalisés avec le même soin que les bâtiments principaux et les façades principales.

Les éléments techniques (boîtiers de raccordement aux réseaux, cheminées, locaux techniques, machineries d'ascenseurs, d'aération ou de réfrigération, sorties de secours, postes électriques, citernes, installations sanitaires ou autres installations de service, antennes relais...) doivent être implantés dans des endroits peu visibles, intégrés aux volumes principaux ou inclus dans une construction annexe.

11.2 matériaux

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit ; en particulier, l'utilisation de carreaux de plâtre apparent en rez-de-chaussée est interdite, même à titre provisoire.

11.3 clôtures

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder 2,00 m ; cette hauteur maximum est portée à 2,50 m pour les équipements collectifs.

Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface.

11.4 édicules techniques

Les édicules techniques doivent être intégrés dans le volume de la construction. Seuls les cheminées, les conduits verticaux de ventilations et les acrotères des toitures terrasses peuvent sortir de l'enveloppe de la toiture.

11.5 ouvrages liés au tri sélectif

Toutes les dispositions doivent être prises pour assurer la bonne intégration des ouvrages liés au tri sélectif dans l'environnement urbain, paysager et architectural.

ARTICLE UD 12 : STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions de toutes natures et installations diverses doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes énoncées ci-dessous ne préjugent pas des occupations et utilisations du sol interdites ou autorisées sous conditions particulières par les articles UA 1 et UA 2 du présent règlement.

12.1 normes de stationnement pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

- **habitation individuelle :** ..... une place de stationnement pour les premiers 90 m² SHON, puis une place par tranche de 55 m² SHON.
- **habitation collective :** ..... une place de stationnement par tranche de 55 m² SHON et une place pour deux-roues par tranche de 100 m² SHON.
- **habitat financé par l'Etat :** ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ; en outre, une place pour deux-roues doit être réalisée par tranche de 100 m² SHON.
- **hébergement et logement spécifique :** . une place par tranche de 240 m² SHON.
- **bureaux :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 40% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **locaux d'activité :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 15% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **commerce :** ..... une place pour les premiers 200 m² SHON puis une place par tranche de 50 m² SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **équipement collectif :** ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

12.2 modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.1 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- toute tranche entamée égale ou supérieure à la moitié d'une tranche doit être considérée comme une tranche entière.
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la SHON, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m² ; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur SHON respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.

- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :
  - pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
  - pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.
- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.3 cas particuliers

Dans le cas où le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le présent article sur le terrain d'assiette de l'opération, il peut être tenu quitte de ces obligations en faisant application de l'article L 421-3 du code de l'urbanisme, par l'obtention ou la compensation des places de stationnement manquantes :

- soit sous forme de concession dans un parc public de stationnement.
- soit sous forme d'achat dans un parc de stationnement privé.

Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation individuelle, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles.

Les opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation individuelle ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

ARTICLE UD 13 : ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

13.1 coefficient d'espaces verts

30% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 10% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Les surfaces des cheminements piétonniers sont comptées comme espaces verts ; les aires de stationnement et les aires d'évolution de véhicules ne sont pas comptées comme espaces verts.

13.2 modalités de mise en œuvre des plantations

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre ; ces arbres peuvent être situés dans les cours, les parkings extérieurs et tout autre espace concourant à l'aménagement paysager de l'opération.

Les arbres abattus doivent être remplacés dans la limite des obligations fixées par le présent article.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres doivent être plantés et entretenus dans des conditions leur permettant de se développer normalement ; en particulier, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- **plantation sur un espace minéralisé** (cour, parking...) : la fosse de plantation ne doit pas être inférieure à 10 m³ ; les dimensions suivantes sont conseillées à titre indicatif : 2,50 m x 2,50 m de côté x 1,60 m de profondeur.
- **plantations sur dalle, terrasse ou toiture végétalisée** : l'épaisseur de terre végétale doit atteindre au minimum 1 m pour les arbres, qui doivent alors être choisis parmi les essences à petit développement et 50 cm pour la végétation arbustive et les aires gazonnées ; les parties de dalles, terrasses ou toitures végétalisées qui ne répondent pas à ces critères ne peuvent pas être comptabilisées comme espaces verts au titre du paragraphe 13.1.

13.3 opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation

Les opération d'amélioration de construction à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées par les articles 6, 7, 8 et 9 ; en tout état de cause, le maximum d'espace vert existant avant l'opération doit être conservé ou rétabli.

13.4 équipements collectifs

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

13.5 espaces verts protégés

Les EVP sont répertoriés en annexe du PLU, avec l'indication de leur superficie totale et de leur superficie réglementaire ; les emprises concernées sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du PLU.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EVP n'est admise que si les conditions suivantes sont respectées :

- elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'EVP indiquée en annexe du règlement.
- elle maintient ou améliore l'unité générale de l'EVP.
- elle maintient ou améliore la qualité de l'EVP et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

13.6 espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer figurés au document graphique sont protégés et soumis au régime des articles R 130-1 à R 130-15 du Code de l'urbanisme.

SECTION 3 : POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UD 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Non réglementé ; les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UF

Les termes et notions employés dans le règlement sont définis à l'article 8 du titre 1 ; les schémas explicatifs figurant en regard de certaines règles écrites sont donnés à titre indicatif et n'ont aucune valeur réglementaire.

CARACTÈRE GÉNÉRAL DE LA ZONE UF

La zone UF correspond aux parties de la commune dédiées à l'activité économique, principalement la zone d'activités des bords de Seine et une partie de l'entrée de ville sur la RN7.

Elle est spécifiquement destinée aux activités économiques de tous ordres (industrie, bureaux, laboratoires, artisanat, services, commerce...).

Elle intègre également :

- le domaine du Port Autonome, qui a notamment vocation à accueillir des activités liées à la voie d'eau.
- une partie du domaine ferroviaire, qui a exclusivement vocation à accueillir les installations nécessaires à l'exploitation du réseau ferroviaire.

Afin de tenir compte de situations géographiques et d'enjeux de développement ou de valorisation particuliers, la zone UF comporte plusieurs secteurs spécifiques :

Le secteur UFbi, correspondant à la zone d'activités des bords de Seine, fait l'objet d'une règles spécifiques concernant les espaces verts, qui visent à une mise en valeur du paysage des bords de Seine dans le cadre de la requalification et du développement de la zone d'activités.

Le secteur UFci, correspondant à la tête de pont du Port à l'Anglais, fait l'objet des mêmes mesures de mise en valeur du paysage des bords de Seine ; il est en outre caractérisé par une vocation commerciale que le PLU vise à conforter et à développer.

Le secteur UFi, correspond à la partie de la zone d'activités située à l'ouest des voies ferrées.

Les secteurs UFi, UFbi et UFci, situés en bord de Seine, sont couverts par le périmètre d'application du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI annexé au présent règlement) dont les prescriptions doivent être appliquées.

Enfin, la prise en compte des risques technologiques suppose d'appliquer de manière conjointe les prescriptions attachées à la présente zone et celles mentionnées au Titre 4 du règlement relatives aux constructions aux abords des établissements présentant des risques technologiques majeurs selon les zones de protection rapprochée (ZPr) et zone de protection éloignée (Zpe) identifiées sur le document graphique 4.10.

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UF 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.
- les carrières les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager.
- les casses automobiles, établissements de récupération de matériaux, dépôts non liés aux activités de la zone et décharges à l'air libre.
- les campings et caravanings.
- les constructions et aménagements à usage exclusif de stationnement de véhicules, dès lors qu'ils constituent l'occupation principale de la parcelle, à l'exception des parcs de stationnement d'intérêt collectif et des parcs publics de stationnement.

ARTICLE UF 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES À CONDITIONS SPÉCIALES

Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :

- les fonctions d'entrepôt, à condition d'être liées à une activité implantée sur la commune.
- les installations classées et l'amélioration des installations classées existantes, si elles sont nécessaires aux activités autorisées dans la zone et compatibles avec sa vocation générale.
- les habitations, à condition d'être indispensables à la surveillance ou à la direction des entreprises, ou de répondre à une mission de service public.
- la création de sanitaires et de salles d'eau pour les logements existants.
- le stationnement de caravanes, à condition d'être nécessaire au logement temporaire d'ouvriers sur les chantiers de BTP.
- **les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5 ,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°4.B du PLU), dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble.**

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UF 3 : ACCÈS ET VOIRIE

3.1 dispositions générales

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil.

Les caractéristiques et la configuration de ces accès doivent :

- répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé.
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie.
- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

3.2 lotissements ou permis de construire groupés

En outre, les voies de circulation réalisées dans le cadre d'un lotissement ou d'une opération faisant l'objet d'un permis de construire groupé doivent présenter une largeur de chaussée au moins égale à 3,50 m.

Le stationnement des véhicules attaché aux constructions peut être assuré par un équipement commun, situé en dehors des lots issus de la division et distinct de la voie de desserte de l'opération.

ARTICLE UF 4 : DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

Outre les règles du PLU énoncées ci-après, il est rappelé aux constructeurs qu'ils doivent se conformer au règlement communal et au règlement départemental de l'assainissement.

4.1 eau potable

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable.

4.2 assainissement

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'assainissement.

Pour toute construction neuve et pour toute extension de construction existante produisant des rejets nouveaux, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être collectées séparément.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées conformément aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental en vigueur.

Eaux usées :

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être pré-traitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées domestiques de bâtiments de plus de 20 logements est subordonnée à un pré-traitement suffisant et approprié par un séparateur à graisses.

Eaux pluviales :

Les incidences de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par toute opération sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux doivent être prises en compte sur la base d'une période de retour de 10 ans (pluie décennale).

Les volumes des ouvrages de rétention doivent être dimensionnés de manière à maintenir les débits de fuite admissibles au réseau dans les limites suivantes :

- dans les secteurs équipés de réseaux séparatifs, un maximum de 5 litres / seconde pour les habitations individuelles et 15 litres / seconde pour les habitations collectives.
- dans les secteurs équipés de réseaux unitaires, un maximum de 0 litres / seconde (débit de fuite nul) sauf en cas d'impossibilité d'infiltration totale des eaux pluviales nécessitant leur raccordement au réseau, où le débit de fuite est autorisé jusqu'à 5 litres / seconde.

Dans les zones des carrières de gypse, l'infiltration des eaux pluviales est interdite.

Dans les zones des carrières de calcaire, l'infiltration des eaux pluviales est admise pour des surfaces imperméabilisées n'excédant pas 20 m².

4.3 dispositions particulières

Les parcs de stationnement de plus de 10 places doivent être équipés d'un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les aires de lavage de véhicules, de matériel industriel, etc. doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eau pluviales et que les eaux de lavage soient dirigées vers le réseau d'eaux usées après pré-traitement.

Les eaux pluviales des balcons, terrasses ou loggias doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

Les eaux claires (eaux de drainage, eaux provenant de nappes souterraines ou de sources, eaux de process industriels...) ne doivent pas être raccordées aux réseaux d'eaux usées.

4.4 installations autonomes

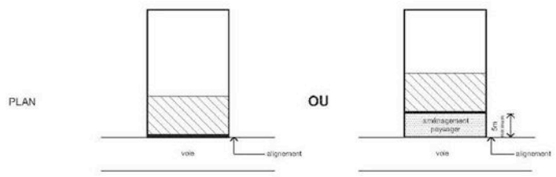
Les installations et équipements industriels autonomes du point de vue de l'alimentation en eau et de l'assainissement ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UF 5 : CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

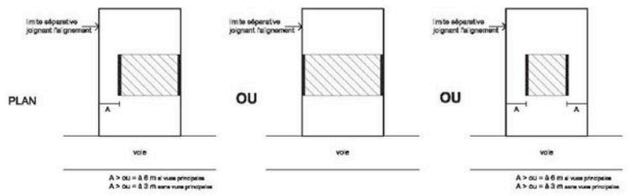
Non réglementé.

78 – PLU de Vitry-sur-Seine / règlement
MARS 06

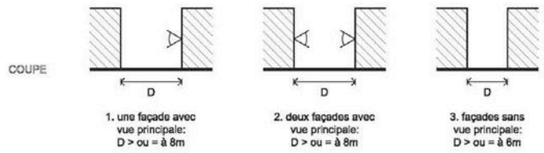
article UF 6



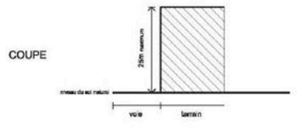
article UF 7



article UF 8



article UF 10



[illustrations simplifiées sans valeur réglementaire]

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

Dans tous les cas, les prescriptions portées au document graphique doivent être respectées.

Le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté :

- soit à l'alignement.
- soit en recul, avec un minimum de 5 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

ARTICLE UF 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

L'implantation des façades des constructions neuves doit respecter l'orientation, la topographie et l'implantation des constructions voisines.

Les façades des constructions peuvent être implantées :

- en limite séparative.
- en retrait des limites séparatives, avec un minimum de 6 m pour les façades comportant des baies assurant l'éclairage principal des espaces intérieurs et de 3 m pour les façades qui n'en comportent pas.

ARTICLE UF 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

La distance minimum comptée perpendiculairement entre les façades de deux constructions non contiguës implantées sur un même terrain est fixée à :

- 6 m si l'une des deux façades comporte des baies principales.
- 3 m si aucune des deux façades ne comporte de baie principale.

Les constructions exclusivement destinées aux process industriels ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

ARTICLE UF 9 : EMPRISE AU SOL

9.1 cas général

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 80% de la superficie du terrain.

Ce coefficient est porté à 90% pour les opération d'amélioration de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU.

Dans les secteurs UFi, UFBi et UFci, ces règles s'appliquent sous réserve du respect des dispositions du PPRI annexé au présent règlement.

9.2 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UF 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 25 m.

Cette règle ne s'applique pas :

- aux éléments techniques liés au fonctionnement des activités de la zone, tels que cheminées, conduits verticaux de ventilations, antennes, pylônes, etc.
- aux acrotères des toitures terrasses.
- aux éléments architecturaux servant de signal aux équipements collectifs.

ARTICLE UF 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 dispositions générales

Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit.

Les extensions, les constructions annexes, les pignons apparents, les façades latérales et postérieures, doivent être réalisés avec le même soin que les bâtiments principaux et les façades principales.

11.2 matériaux

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit ; en particulier, l'utilisation de carreaux de plâtre apparent en rez-de-chaussée est interdite, même à titre provisoire.

11.3 clôtures

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder 3,00 m.

Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface.

ARTICLE UF 12 : STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions de toutes natures et installations diverses doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes énoncées ci-dessous ne préjugent pas des occupations et utilisations du sol interdites ou autorisées sous conditions particulières par les articles UA 1 et UA 2 du présent règlement.

12.1 normes de stationnement pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

- **habitation individuelle :** ..... une place de stationnement pour les premiers 90 m² SHON, puis une place par tranche de 55 m² SHON.
- **habitation collective :** ..... une place de stationnement par tranche de 55 m² SHON et une place pour deux-roues par tranche de 100 m² SHON.
- **habitat financé par l'Etat :** .....le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ; en outre, une place pour deux-roues doit être réalisée par tranche de 100 m² SHON.
- **hébergement et logement spécifique :** ...une place par tranche de 240 m² SHON.
- **bureaux :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 40% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **locaux d'activité :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 15% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **commerce :** ..... une place pour les premiers 200 m² SHON puis une place par tranche de 50 m² SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **équipement collectif :** .... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

12.2 modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.1 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- toute tranche entamée égale ou supérieure à la moitié d'une tranche doit être considérée comme une tranche entière.
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la SHON, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m² ; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur SHON respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.
- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :
  - pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
  - pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.
- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.3 cas particuliers

Dans le cas où le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le présent article sur le terrain d'assiette de l'opération, il peut être tenu quitte de ces obligations en faisant application de l'article L 421-3 du code de l'urbanisme, par l'obtention ou la compensation des places de stationnement manquantes :

- soit sous forme de concession dans un parc public de stationnement.
- soit sous forme d'achat dans un parc de stationnement privé.

Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation individuelle, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles.

Les opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation individuelle ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

ARTICLE UF 13 : ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

13.1 coefficient d'espaces verts

20% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 10% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Pour les opération d'amélioration de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, le pourcentage minimum d'espaces verts est ramené à 10% de la superficie du terrain, la totalité pouvant être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Les surfaces des cheminements piétonniers sont comptées comme espaces verts ; les aires de stationnement et les aires d'évolution de véhicules ne sont pas comptées comme espaces verts.

13.2 modalités de mise en œuvre des plantations

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre ; ces arbres peuvent être situés dans les cours, les parkings extérieurs et tout autre espace concourant à l'aménagement paysager de l'opération.

Les arbres abattus doivent être remplacés dans la limite des obligations fixées par le présent article.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres doivent être plantés et entretenus dans des conditions leur permettant de se développer normalement ; en particulier, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- **plantation sur un espace minéralisé** (cour, parking...) : la fosse de plantation ne doit pas être inférieure à 10 m^3 ; les dimensions suivantes sont conseillées à titre indicatif : 2,50 m x 2,50 m de côté x 1,60 m de profondeur.
- **plantations sur dalle, terrasse ou toiture végétalisée** : l'épaisseur de terre végétale doit atteindre au minimum 1 m pour les arbres, qui doivent alors être choisis parmi les essences à petit développement et 50 cm pour la végétation arbustive et les aires gazonnées ; les parties de dalles, terrasses ou toitures végétalisées qui ne répondent pas à ces critères ne peuvent pas être comptabilisées comme espaces verts au titre du paragraphe 13.1.

Dans les secteurs UFbi et UFci :

- lorsque les constructions sont implantées en recul par rapport aux voies et emprises publiques, ce recul doit obligatoirement être planté, et la clôture sur le domaine public doit être doublée d'une haie vive.
- lorsque les constructions sont implantées en retrait des limites séparatives, la clôture doit être doublée d'une haie vive.
- les limites séparatives avec des terrains destinés à l'habitation ou les limites sur les voies en vis à vis de quartiers d'habitat doivent être plantées d'un rideau continu d'arbres de haute tige complété par une strate de végétation plus basse formant écran visuel.
- les limites séparatives avec le domaine fluvial et le long de la rive ouest de la RD52 (quai Jules Guesde) doivent être plantées d'un rideau continu d'arbres de haute tige choisis parmi les essences à grand ou moyen développement et caractéristiques des bords d'eau ; si la présence de bâtiments ou d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des activités le justifie, l'impossibilité de réaliser ce rideau d'arbres peut être compensée par la végétalisation verticale des clôtures, des façades ou murs pignons ou des toitures visibles depuis le domaine public.

13.3 opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation

Les opération d'amélioration de construction à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées par les articles 6, 7, 8 et 9 ; en tout état de cause, le maximum d'espace vert existant avant l'opération doit être conservé ou rétabli.

13.4 équipements collectifs

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

13.5 espaces verts protégés

Les EVP sont répertoriés en annexe du PLU, avec l'indication de leur superficie totale et de leur superficie réglementaire ; les emprises concernées sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du PLU.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EVP n'est admise que si les conditions suivantes sont respectées :

- elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'EVP indiquée en annexe du règlement.
- elle maintient ou améliore l'unité générale de l'EVP.
- elle maintient ou améliore la qualité de l'EVP et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

13.6 espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer figurés au document graphique sont protégés et soumis au régime des articles R 130-1 à R 130-15 du Code de l'urbanisme.

SECTION 3 : POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UF 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 cas général

Le COS global cumulé sur un terrain est fixé à 2,25.

En fonction de l'affectation des constructions, le COS est limité à :

- pour l'industrie : 2,00
- pour les bureaux : 2,25
- pour le commerce : 1,25
  pour les fonctions d'entrepôt : 0,50

14.2 dans le secteur UFci, le COS maximal affecté au commerce est porté à 2,00.

14.3 équipements collectifs

Le COS ne s'applique pas aux équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ; pour ces équipements, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE N

Les termes et notions employés dans le règlement sont définis à l'article 8 du titre 1 ; les schémas explicatifs figurant en regard de certaines règles écrites sont donnés à titre indicatif et n'ont aucune valeur réglementaire.

CARACTÈRE GÉNÉRAL DE LA ZONE N

La zone N correspond :
- d'une part à un espace naturel à protéger, dont la majeure partie est consacrée à l'aménagement d'un parc départemental dédié aux loisirs de plein air, à la détente, à la découverte de la nature et aux jardins familiaux ; cet espace est également susceptible d'accueillir des équipements publics ou privés en rapport avec les fonctions du parc, notamment les fonctions éducatives et culturelles liées à la découverte de la nature ; il accueille aussi des activités horticoles et des pépinières, ainsi qu'une aire d'accueil des gens du voyage.
- d'autre part aux parcs et jardins publics de la commune.

La zone N n'autorise pas les constructions étrangères au caractère général de la zone, si bien qu'il n'est pas délimité de secteurs de taille et de capacités permettant d'accueillir des constructions au sens de l'article R 123-8 du Code de l'urbanisme.

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE N 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :
- les constructions ou installations incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.
- toute construction ou installation non directement liée au caractère général de la zone.

ARTICLE N 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES À CONDITIONS SPÉCIALES

Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :
- les équipements collectifs, à condition que leur implantation soit compatible avec la vocation générale de la zone.
- les constructions à usage d'habitation, à condition d'être directement liées et indispensables au fonctionnement des équipements et installations de la zone.
- l'amélioration des habitations antérieures à la date d'approbation du PLU, dans les limites fixés à l'article 14.
- **les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5 ,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°4.B du PLU), dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble.**

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE N 3 : ACCÈS ET VOIRIE

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil.

Les caractéristiques et la configuration de ces accès doivent :
- répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé.
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie.
- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

ARTICLE N 4 : DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

Outre les règles du PLU énoncées ci-après, il est rappelé aux constructeurs qu'ils doivent se conformer au règlement communal et au règlement départemental de l'assainissement.

4.1 eau potable

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable.

4.2 assainissement

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'assainissement.

Pour toute construction neuve et pour toute extension de construction existante produisant des rejets nouveaux, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être collectées séparément.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées conformément aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental en vigueur.

Eaux usées :

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être pré-traitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées domestiques de bâtiments de plus de 20 logements est subordonnée à un pré-traitement suffisant et approprié par un séparateur à graisses.

Eaux pluviales :

Les incidences de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par toute opération sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux doivent être prises en compte sur la base d'une période de retour de 10 ans (pluie décennale).

Les volumes des ouvrages de rétention doivent être dimensionnés de manière à maintenir les débits de fuite admissibles au réseau dans les limites suivantes :

- dans les secteurs équipés de réseaux séparatifs, un maximum de 5 litres / seconde pour les habitations individuelles et 15 litres / seconde pour les habitations collectives.
- dans les secteurs équipés de réseaux unitaires, un maximum de 0 litres / seconde (débit de fuite nul) sauf en cas d'impossibilité d'infiltration totale des eaux pluviales nécessitant leur raccordement au réseau, où le débit de fuite est autorisé jusqu'à 5 litres / seconde.

Dans les zones des carrières de gypse, l'infiltration des eaux pluviales est interdite.

Dans les zones des carrières de calcaire, l'infiltration des eaux pluviales est admise pour des surfaces imperméabilisées n'excédant pas 20 m².

4.3 dispositions particulières

Les parcs de stationnement de plus de 10 places doivent être équipés d'un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les aires de lavage de véhicules, de matériel industriel, etc. doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eau pluviales et que les eaux de lavage soient dirigées vers le réseau d'eaux usées après pré-traitement.

Les eaux pluviales des balcons, terrasses ou loggias doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

Les eaux claires (eaux de drainage, eaux provenant de nappes souterraines ou de sources, eaux de process industriels...) ne doivent pas être raccordées aux réseaux d'eaux usées.

ARTICLE N 5 : CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

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

Dans tous les cas, les prescriptions portées au document graphique doivent être respectées.

Le nu de référence des façades des constructions neuves doit être implanté dans la continuité des fronts bâtis avoisinants, en respectant au minimum une distance de 3 m par rapport à l'axe de la voie si la largeur de celle-ci est inférieure à 6 m.

En l'absence de front bâti avoisinant, le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté :

- soit à l'alignement, avec une distance minimum de 3 m par rapport à l'axe de la voie.
- soit en recul, avec un minimum de 5 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

ARTICLE N 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

La distance minimum comptée perpendiculairement entre la façade d'une construction et la limite séparative doit être au moins égale à la hauteur à l'égout de cette construction.

L'implantation en limite séparative est autorisée :

- en cas d'adossement à un pignon voisin existant, sous réserve du bon état de ce pignon et dans la limite des héberges de celui-ci.
- pour les façades des constructions dont la hauteur comptée entre le sol naturel et l'égout du toit n'excède pas 3,50 m.

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

Non réglementé.

ARTICLE N 9 : EMPRISE AU SOL

Non réglementé.

ARTICLE N 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.

Les édicules techniques doivent être intégrés dans le volume de la construction. Seuls les cheminées, les conduits verticaux de ventilations et les acrotères des toitures terrasses peuvent sortir de l'enveloppe de la toiture.

ARTICLE N 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 dispositions générales

Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit.

Les extensions, les constructions annexes, les pignons apparents, les façades latérales et postérieures, doivent être réalisés avec le même soin que les bâtiments principaux et les façades principales.

Les éléments techniques (boîtiers de raccordement aux réseaux, cheminées, locaux techniques, machineries d'ascenseurs, d'aération ou de réfrigération, sorties de secours, postes électriques, citernes, installations sanitaires ou autres installations de service, antennes relais...) doivent être implantés dans des endroits peu visibles, intégrés aux volumes principaux ou inclus dans une construction annexe.

11.2 matériaux

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit ; en particulier, l'utilisation de carreaux de plâtre apparent en rez-de-chaussée est interdite, même à titre provisoire.

11.3 clôtures

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder 2,00 m ; cette hauteur maximum est portée à 2,50 m pour les équipements
collectifs.
Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface.
Les clôtures végétales doivent être privilégiées.

ARTICLE N 12 : STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions de toutes natures et installations diverses doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes énoncées ci-dessous ne préjugent pas des occupations et utilisations du sol interdites ou autorisées sous conditions particulières par les articles UA 1 et UA 2 du présent règlement.

12.1 normes de stationnement pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

- habitation individuelle : ..... une place de stationnement pour les premiers 90 m² SHON, puis une place par tranche de 55 m² SHON.
- habitation collective : ..... une place de stationnement par tranche de 55 m² SHON et une place pour deux-roues par tranche de 100 m² SHON.
- habitat financé par l'Etat : ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ; en outre, une place pour deux-roues doit être réalisée par tranche de 100 m² SHON.
- hébergement et logement spécifique : .... une place par tranche de 240 m² SHON.
- bureaux : ..... la surface de stationnement doit être égale à 40% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- locaux d'activité : ..... la surface de stationnement doit être égale à 15% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- commerce : ..... une place pour les premiers 200 m² SHON puis une place par tranche de 50 m² SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- équipement collectif : ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

12.2 modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.1 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- toute tranche entamée égale ou supérieure à la moitié d'une tranche doit être considérée comme une tranche entière.
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la SHON, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m² ; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur SHON respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.
- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :
  - pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
  - pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.

- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.3 cas particuliers

Dans le cas où le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le présent article sur le terrain d'assiette de l'opération, il peut être tenu quitte de ces obligations en faisant application de l'article L 421-3 du code de l'urbanisme, par l'obtention ou la compensation des places de stationnement manquantes :

- soit sous forme de concession dans un parc public de stationnement.
- soit sous forme d'achat dans un parc de stationnement privé.

Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation individuelle, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles.

Les opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation individuelle ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

ARTICLE N 13 : ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aménagement paysagers des parcs et jardins publics.

13.1 plantation des espaces libres

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre (y compris les cours et les parkings extérieurs).

Les arbres abattus doivent être remplacés.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

13.2 modalités de mise en œuvre des plantations

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre ; ces arbres peuvent être situés dans les cours, les parkings extérieurs et tout autre espace concourant à l'aménagement paysager de l'opération.

Les arbres abattus doivent être remplacés dans la limite des obligations fixées par le présent article.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres doivent être plantés et entretenus dans des conditions leur permettant de se développer normalement ; en particulier, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- **plantation sur un espace minéralisé** (cour, parking...) : la fosse de plantation ne doit pas être inférieure à 10 m^3 ; les dimensions suivantes sont conseillées à titre indicatif : 2,50 m x 2,50 m de côté x 1,60 m de profondeur.
- **plantations sur dalle, terrasse ou toiture végétalisée** : l'épaisseur de terre végétale doit atteindre au minimum 1 m pour les arbres, qui doivent alors être choisis parmi les essences à petit développement et 50 cm pour la végétation arbustive et les aires gazonnées ; les parties de dalles, terrasses ou toitures végétalisées qui ne répondent pas à ces critères ne peuvent pas être comptabilisées comme espaces verts au titre du paragraphe 13.1.

13.3 opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation

Les opération d'amélioration de construction à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées par les articles 6, 7, 8 et 9 ; en tout état de cause, le maximum d'espace vert existant avant l'opération doit être conservé ou rétabli.

13.4 équipements collectifs

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

13.3 espaces verts protégés

Les EVP sont répertoriés en annexe du PLU, avec l'indication de leur superficie totale et de leur superficie réglementaire ; les emprises concernées sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du PLU.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EVP n'est admise que si les conditions suivantes sont respectées :

- elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'EVP indiquée en annexe du règlement.
- elle maintient ou améliore l'unité générale de l'EVP.
- elle maintient ou améliore la qualité de l'EVP et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

13.4 espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer figurés au document graphique sont protégés et soumis au régime des articles R 130-1 à R 130-15 du Code de l'urbanisme.

SECTION 3 : POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE N 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 cas général

Non réglementé ; les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

14.2 opérations d'amélioration de constructions à usage d'habitation existantes

Les opérations d'amélioration de constructions à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU en doivent pas conduire à excéder une constructibilité globale de 120 m² après travaux.

D2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UB

Les termes et notions employés dans le règlement sont définis à l'article 8 du titre 1 ; les schémas explicatifs figurant en regard de certaines règles écrites sont donnés à titre indicatif et n'ont aucune valeur réglementaire.

CARACTÈRE GÉNÉRAL DE LA ZONE UB

La zone UB correspond aux entrées de ville (secteur Blanqui, RN305-nord et RN305-sud, RN7) ainsi qu'aux franges du parc des Lilas.

Il s'agit d'une zone intermédiaire, assurant la transition entre les axes principaux de la commune et les quartiers plus spécifiquement dédiés à l'habitat.

La vocation mixte des secteurs qu'elle regroupe doit être développée et renforcée, en associant principalement habitation, hébergement hôtelier, bureaux, commerce, artisanat, services publics et d'intérêt collectif.

Les formes d'urbanisations y sont diverses, ce qui se traduit par la définition de secteurs différenciés à l'intérieur de la zone :

La majeure partie de la zone UB, correspondant principalement aux abords de la RN305 (boulevard de Stalingrad, avenue Eugène Pelletan, avenue Maximilien Robespierre et avenue Rouget de Lisle), est un secteur de développement et de renouvellement urbain stratégique pour la commune ; la densité et la hauteur autorisées le long de la RN305 pour favoriser le développement d'un front bâti (tout en ménageant des porosités visuelles transversales) décroissent vers les fonds de parcelles et le long des voies secondaires pour assurer la transition avec les quartiers d'habitat situés en arrière plan. ; ce secteur intègre notamment la ZAC Concorde-Stalingrad, sur laquelle les prescriptions réglementaires de la zone UB s'appliquent.

Le secteur UBa correspond au franges du parc des Lilas sur lesquelles l'urbanisation organisée en ordre semi-continu et la proportion d'espaces verts plus importante doivent permettre d'organiser la transition entre le parc et les quartiers avoisinants ; là aussi les hauteurs autorisées sont décroissantes à partir des rues principales (plus de 11 m de large) vers les fonds de parcelles et les rues secondaires (jusqu'à 11 m de large).

Le secteur UBp, correspondant aux abords de la Villa de Vitry est un secteur de préservation sur lesquelles les possibilités de construction sont restreintes.

Le secteur UBi, correspondant au secteur Blanqui qui constitue l'entrée Nord de Vitry par les berges de Seine, est couvert par le périmètre d'application du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI annexé au présent règlement) dont les prescriptions doivent être appliquées.

Le secteur UBr, correspondant à la dalle Robespierre, est délimité par l'avenue Robespierre, l'avenue de l'Abbé Derry et la rue Audigeois ; les évolutions prévisibles sur ce secteur ne portent que sur l'amélioration d'opérations existantes dont la densité excède les possibilités fixées par le règlement sur la zone UB ; elles ne sont pas soumises au COS.

La ZAC Concorde-Stalingrad est intégrée à la zone UB sous la forme de deux secteurs :

- **le secteur UBc**, qui est destiné à accueillir une opération à vocation mixte comportant notamment un pôle commercial ; ce secteur est soumis à des règles particulières concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques (servitudes graphiques d'alignement), l'emprise au sol, les espaces verts et les possibilités maximales d'occupation du sol.
- **Le secteur UBz** correspond à la ZAC Concorde-Stalingrad située en partie nord de la RN305 ; afin d'assurer la cohérence interne de cette opération, ce secteur est soumis à certaines règles particulières concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques (servitudes graphiques d'alignement) et l'emprise au sol.

Sur ces deux secteurs, les possibilités maximales d'occupation du sol ne sont pas déterminées par le COS sur chaque terrain, mais organisées à l'échelle de la ZAC, conformément à l'article L 123-3 du Code de l'urbanisme, de manière à ne pas excéder le COS maximal fixé sur le reste de la zone UB.

La ZAC Multi Sites Rn7/Moulin Vert/Plateau est intégrée à la zone UB sous la forme d'un secteur :

- **le secteur UBx**, qui est destiné à accueillir une opération à vocation mixte ; ce secteur fait l'objet d'orientations particulières d'aménagement (pièce 3 du PLU) et est soumis à des règles particulières.

Sur ce secteur, les possibilités maximales d'occupation du sol ne sont pas déterminées par le COS sur chaque terrain, mais organisées à l'échelle de la ZAC, conformément à l'article L123-3 du code de l'urbanisme, de manière à ne pas excéder le COS maximal fixé pour la zone UB. »

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UB 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.
- les fonctions d'entrepôt.
- les carrières les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager.
- les campings, caravanings et le stationnement isolé de caravanes utilisées pour l'habitation.
- les constructions et aménagements à usage exclusif de stationnement de véhicules, dès lors qu'ils constituent l'occupation principale de la parcelle, à l'exception des parcs de stationnement d'intérêt collectif et des parcs publics de stationnement.

ARTICLE UB 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES À CONDITIONS SPÉCIALES

Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :

- les installations classées et l'amélioration des installations classées existantes, si elles sont nécessaires aux activités autorisées dans la zone et compatibles avec sa vocation générale.
- les ateliers de fabrication ou de réparation à condition d'être clos à l'air.
- **les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5 ,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°4.B du PLU), dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble.**

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UB 3 : ACCÈS ET VOIRIE

3.1 dispositions générales

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil.

Les caractéristiques et la configuration de ces accès doivent :

- répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé.
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie.
- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

3.2 lotissements ou permis de construire groupés

En outre, les voies de circulation réalisées dans le cadre d'un lotissement ou d'une opération faisant l'objet d'un permis de construire groupé doivent présenter une largeur de chaussée au moins égale à 3,50 m.

Le stationnement des véhicules attaché aux constructions peut être assuré par un équipement commun, situé en dehors des lots issus de la division et distinct de la voie de desserte de l'opération.

ARTICLE UB 4 : DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

Outre les règles du PLU énoncées ci-après, il est rappelé aux constructeurs qu'ils doivent se conformer au règlement communal et au règlement départemental de l'assainissement.

4.1 eau potable

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable.

4.2 assainissement

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'assainissement.

Pour toute construction neuve et pour toute extension de construction existante produisant des rejets nouveaux, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être collectées séparément.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées conformément aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental en vigueur.

Eaux usées :

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être pré-traitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées domestiques de bâtiments de plus de 20 logements est subordonnée à un pré-traitement suffisant et approprié par un séparateur à graisses.

Eaux pluviales :

Les incidences de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par toute opération sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux doivent être prises en compte sur la base d'une période de retour de 10 ans (pluie décennale).

Les volumes des ouvrages de rétention doivent être dimensionnés de manière à maintenir les débits de fuite admissibles au réseau dans les limites suivantes :

- dans les secteurs équipés de réseaux séparatifs, un maximum de 5 litres / seconde pour les habitations individuelles et 15 litres / seconde pour les habitations collectives.
- dans les secteurs équipés de réseaux unitaires, un maximum de 0 litres / seconde (débit de fuite nul) sauf en cas d'impossibilité d'infiltration totale des eaux pluviales nécessitant leur raccordement au réseau, où le débit de fuite est autorisé jusqu'à 5 litres / seconde.

Dans les zones des carrières de gypse, l'infiltration des eaux pluviales est interdite.

Dans les zones des carrières de calcaire, l'infiltration des eaux pluviales est admise pour des surfaces imperméabilisées n'excédant pas 20 m².

4.3 dispositions particulières

Les parcs de stationnement de plus de 10 places doivent être équipés d'un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les aires de lavage de véhicules, de matériel industriel, etc. doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eau pluviales et que les eaux de lavage soient dirigées vers le réseau d'eaux usées après pré-traitement.

Les eaux pluviales des balcons, terrasses ou loggias doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

Les eaux claires (eaux de drainage, eaux provenant de nappes souterraines ou de sources, eaux de process industriels...) ne doivent pas être raccordées aux réseaux d'eaux usées.

4.4 tri sélectif

Pour les constructions neuves à usage d'habitation collective, il doit être prévu un local adapté aux exigences du tri sélectif, selon les normes du règlement de la collecte des déchets.

ARTICLE UB 5 : CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

ARTICLE UB 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Dans tous les cas, les prescriptions portées au document graphique doivent être respectées.

6.1 voies principales

Le long des voies de plus de 11 m de large, l'implantation des constructions neuves est soumise aux règles suivantes :

Cas général :

- le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté à l'alignement ; dans ce cas, le nu de référence de la façade du septième et du huitième niveaux des constructions neuves doit être implanté en recul, sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de chacune de leur façade, avec un minimum de 2,50 m par rapport à l'alignement. Le linéaire du nu de référence de chaque façade du septième et du huitième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté en recul, avec un minimum de 4 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.
- les façades des constructions neuves de plus de 60 m de long doivent être interrompues soit par une rupture d'alignement soit par une percée visuelle ou un porche d'une hauteur correspondant au moins aux deux premiers niveaux.

Le long de la RN305 :

- le nu de référence des façades des constructions neuves doit être implanté à l'alignement sur au moins 70% de la largeur du terrain. Le nu de référence de la façade du septième et du huitième niveaux des constructions neuves doit être implantés en recul, sur 70% au moins du linéaire de façade, avec un minimum de 2,50 m par rapport à l'alignement. Le linéaire du nu de référence de chaque façade du septième et du huitième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté en recul sur 30% au maximum de la largeur du terrain, avec un minimum de 4 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager..
- les façades des constructions neuves de plus de 60 m de long doivent être interrompues soit par une rupture d'alignement, soit par une percée visuelle ou un porche d'une hauteur correspondant au moins aux deux premiers niveaux.

Dans le secteur UBx :

- le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté à l'alignement ; dans ce cas, le nu de référence de la façade du septième et du huitième niveau des constructions neuves doit être implanté en recul, avec un minimum de 2,50 m par rapport à l'alignement.
- le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté en recul, avec un maximum de 6 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

En outre, l'implantation des constructions doit être compatible avec les orientations particulières d'aménagement prévoyant notamment des percées et des porosités visuelles.

En cas de recul, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

6.2 voies secondaires

Le long des voies dont la largeur n'excéde pas 11 m, les façades des constructions neuves doivent s'implanter dans la continuité des fronts bâtis avoisinants, en respectant au minimum une distance de 4 m par rapport à l'axe de la voie si la largeur de celle-ci est inférieure à 8 m.

En l'absence de front bâti avoisinant, l'implantation des constructions est soumise aux mêmes règles que celles qui s'appliquent le long des rues principales.

Sur les terrains d'angle, le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté à l'alignement.

En cas d'alignement :

- dans les secteurs UB, UBi, UBz et UBx le nu de référence de la façade du cinquième niveau des constructions neuves doit être implanté en recul, sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de sa façade, avec un minimum de 2,50 m par rapport à l'alignement. Le linéaire du nu de référence de la façade du cinquième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- dans le secteur UBa et UBx le nu de référence de la façade du quatrième niveau des constructions neuves peut être implanté en recul, sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de sa façade, avec un minimum de 1,50 m par rapport à l'alignement. Le linéaire du nu de référence de la façade du quatrième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.

En cas de recul, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

6.3 saillies au dessus du domaine public

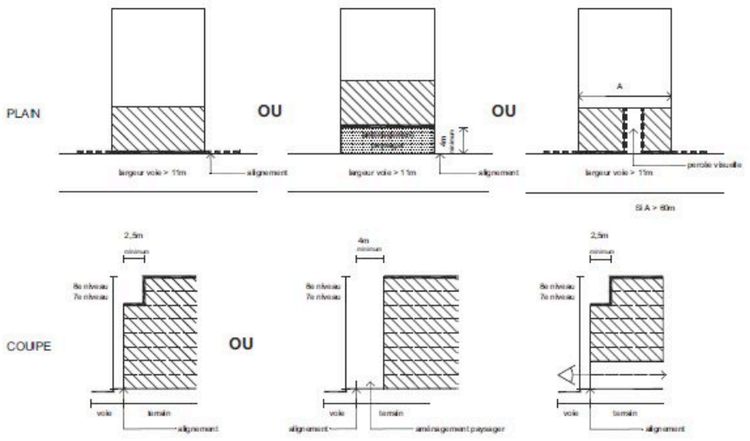
Les saillies au dessus du domaine public ne sont autorisées que pour des surfaces de SHOB et à partir de 5 m au dessus du niveau du sol du domaine public au droit de la construction ; la dimension de ces saillies comptée perpendiculairement à la façade de la construction ne pourra excéder 80 cm.

Cette règle ne préjuge pas de l'autorisation du gestionnaire du domaine public.

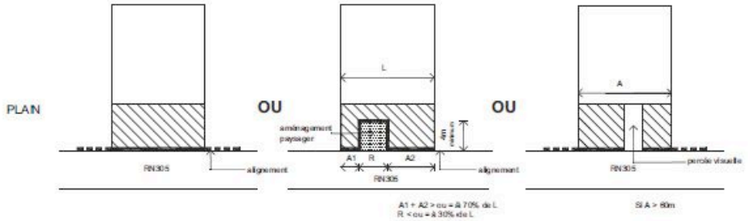
6.4 extensions et surélévations de constructions existantes

Les extensions et surélévations de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9, 10, 13 et 14.

article UB 6.1
voies principales - cas général

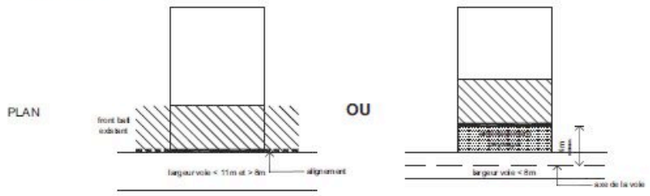


article UB 6.1
voies principales - le long de la RN305

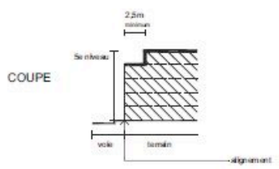


[illustrations simplifiées sans valeur règlementaire]

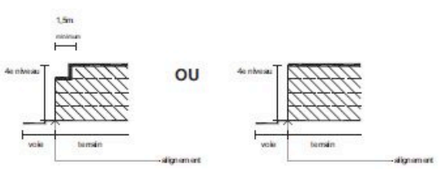
article UB 6.2
voies secondaires



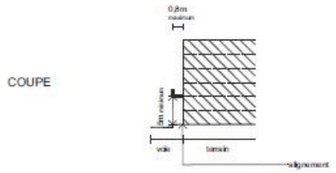
article UB 6.2
voies secondaires - secteurs UB, UBl et UBz



article UB 6.2
voies secondaires - secteurs UBa



article UB 6.3
saillies au dessus du domaine public



[illustrations simplifiées sans valeur règlementaire]

6.5 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

6.6 constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

ARTICLE UB 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

L'implantation des façades des constructions neuves doit respecter l'orientation, la topographie et l'implantation des constructions voisines.

7.1 cas général

Pour les constructions sur voie :

- les constructions peuvent occuper toute la largeur du terrain, de limite séparative joignant l'alignement à limite séparative joignant l'alignement.
- les constructions peuvent être implantées en retrait des limites séparatives joignant l'alignement.

Pour les constructions en arrière plan :

- l'accolement aux pignons voisins est autorisé, sous réserve du bon état de ces pignons et dans la limite de leurs héberges, quelles que soient les dispositions particulières exposées ci-après.
- **sur les terrains situés le long de voies de plus de 11 m de large** :
  - les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative joignant l'alignement jusqu'à 7 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de reférence des façades au dessus de 7 m doit être implanté en retrait des limites séparatives joignant l'alignement.
  - les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative de fond de terrain jusqu'à 3,50 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de référence des façades au dessus de 3,50 m doit être implanté en retrait des limites séparatives de fond de terrain.
- **sur les terrains situés le long de voies dont la largeur n'excède pas 11 m**, les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative joignant l'alignement et en limite séparative de fond de terrain jusqu'à 3,50 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de référence des façades au dessus de 3,50 m doit être implanté en retrait des limites séparatives joignant l'alignement et en retrait des limites séparatives de fond de terrain.

En cas d'implantation en retrait des limites séparatives joignant l'alignement ou des limites de fond de terrain, le retrait doit être au moins égal à :

- 6 m pour les façades comportant des baies principales.
- 4 m pour les façades ne comportant pas de baie principale.

7.2 dans le secteur UBa

Pour les constructions sur voie :

- **sur les terrains dont la largeur n'excède pas 15 m**, les constructions peuvent occuper toute la largeur du terrain, de limite séparative joignant l'alignement à limite séparative joignant l'alignement.
- **sur les terrains dont la largeur est supérieure à 15 m**, les constructions peuvent être implantées en limite séparative joignant l'alignement d'un seul côté du terrain et doivent être implantées en retrait de l'autre côté.
- **sur les terrains d'angle**, quelle que soit leur largeur, les constructions peuvent occuper toute la largeur du terrain, de limite séparative joignant l'alignement à limite séparative joignant l'alignement.

Pour les constructions en arrière plan :

- l'accolement aux pignons voisins est autorisé, sous réserve du bon état de ces pignons et dans la limite de leurs héberges, quelles que soient les dispositions particulières exposées ci-après.

- **sur les terrains situés le long de voies de plus de 11 m de large** :
  - les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative joignant l'alignement jusqu'à 7 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de reférence des façades au dessus de 7 m doit être implanté en retrait des limites séparatives joignant l'alignement.
  - les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative de fond de terrain jusqu'à 3,50 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de référence des façades au dessus de 3,50 m doit être implanté en retrait des limites séparatives de fond de terrain.
- **sur les terrains situés le long de voies dont la largeur n'excède pas 11 m**, les façades des constructions peuvent être implantées en limite séparative joignant l'alignement et en limite séparative de fond de terrain jusqu'à 3,50 m de hauteur à partir du niveau du sol naturel ; le nu de référence des façades au dessus de 3,50 m doit être implanté en retrait des limites séparatives joignant l'alignement et en retrait des limites séparatives de fond de terrain.

En cas d'implantation en retrait des limites séparatives joignant l'alignement ou des limites de fond de terrain, le retrait doit être au moins égal à :

- 6 m pour les façades comportant des baies principales.
- 4 m pour les façades ne comportant pas de baie principale.

7.3 dans le secteur UBr, les façades des constructions peuvent être implantées :

- en limite séparative.
- en retrait des limites séparatives, avec un minimum de 6 m pour les façades comportant des baies principales et de 4 m pour les façades qui n'en comportent pas.

7.3bis dans le secteur UBx

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives joignant l'alignement et de fond de terrain, ou en retrait de ces dernières.

En cas d'implantation en retrait des limites séparatives joignant l'alignement ou des limites de fond de terrain, le retrait doit être au moins égal à 4m.

7.4 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9 et 13 (soit une augmentation de 50% de l'emprise au sol existante pour les extensions horizontales et 100% de l'emprise au sol pour les surélévations) et dans les limites fixées à l'article 14.

7.5 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

7.6 cour commune

Conformément à l'article L 451-1 du Code de l'urbanisme, le pétitionnaire qui souhaite s'affranchir des distances réglementaires définies ci-dessus doit établir avec les propriétaires des fonds voisins un ou des contrats de cour commune ; les actes authentiques de ces contrats doivent être joints à la demande d'autorisation d'utilisation des sols.

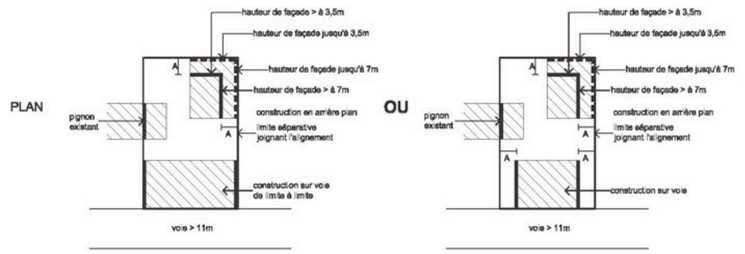
En tout état de cause, la distance entre toute façade ayant des vues droites sur l'héritage d'autrui et la limite séparative ne peut être inférieure à 1,90 m.

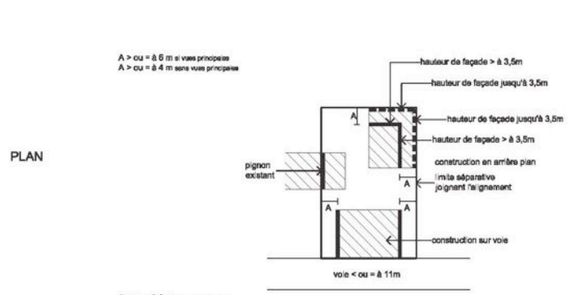
Le recours aux contrats de cour commune renvoie à l'application des règles définies à l'article 8.

7.7 constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dont la hauteur n'excède pas 3,50m ne sont pas soumises aux dispositions du présent article : elles peuvent être implantées soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère

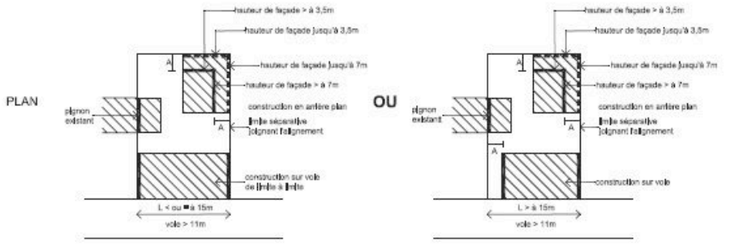
article UB 7.1
implantation des constructions par rapport aux limites séparatives



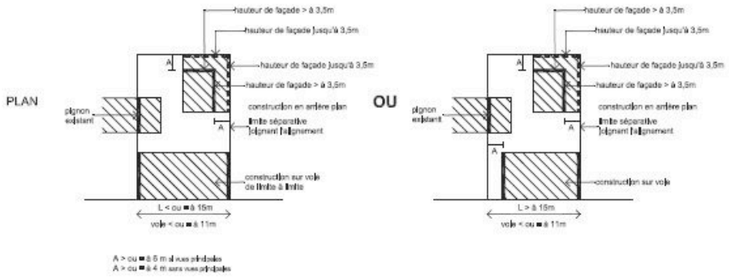


A > ou = à 6 m si voies principales
A > ou = à 4 m sans voies principales

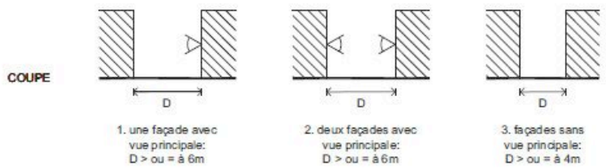
article UB 7,2
dans le secteur UBa



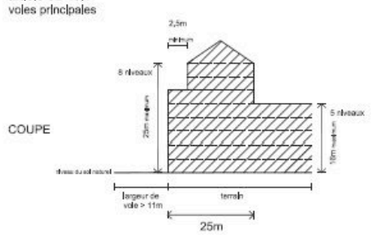
A > ou = à 6 m si voies principales
A > ou = à 4 m sans voies principales



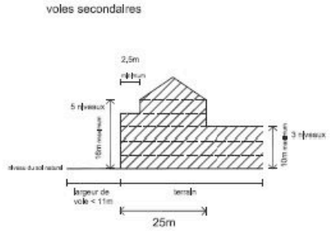
article UB 8.1
cas général



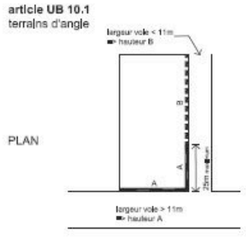
article UB 10,1
voies principales



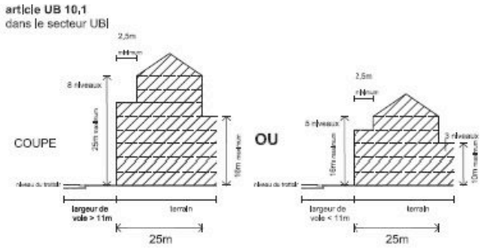
article UB 10.1
voies secondaires



article UB 10.1
terrains d'angle



article UB 10,1
dans le secteur UBi



[Illustrations simplifiées sans valeur règlementaire]

ARTICLE UB 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1 cas général

La distance minimum comptée perpendiculairement entre les façades de deux constructions non contiguës implantées sur un même terrain est fixée à :

- 6 m si l'une des deux façades comporte des baies principales.
- 4 m si aucune des deux façades ne comporte baie principale.

8.2 dans le secteur UBr, l'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété n'est pas réglementée.

8.2bis dans le secteur UBx, la distance minimum comptée perpendiculairement entre les façades de deux constructions non contiguës implantées sur un même terrain est fixée à : 6m minimum.

8.3 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9 et 13 (soit une augmentation de 50% de l'emprise au sol existante pour les extensions horizontales et 100% de l'emprise au sol pour les surélévations) et dans les limites fixées à l'article 14.

8.4 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UB 9 : EMPRISE AU SOL

9.1 cas général

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 55% de la superficie du terrain.

Sur les terrains d'angle dont la superficie n'excède pas 1 600 m², ce coefficient est porté à 70%.

9.2 dans le secteur UBa

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 50% de la superficie du terrain.

Sur les terrains d'angle, ce coefficient est porté à 65%.

9.3 dans le secteur UBi

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 50% de la superficie du terrain.

Sur les terrains d'angle, ce coefficient est porté à 70%, sous réserve du respect des dispositions du PPRI annexé au présent règlement.

9.4 dans les secteurs UBc, UBp, UBr, UBz et UBx l'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée.

9.5 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans le prolongement des constructions existantes et dans la limite d'une augmentation de 50% de leur emprise au sol avant projet ou par surélévation d'un niveau, à condition de ne pas excéder les possibilités maximales d'occupation du sol fixées à l'article 14.

9.6 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UB 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 cas général

Le long des voies de plus de 11 m de large :

- **à l'intérieur d'une bande de 25 m comptée parallèlement à l'alignement**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 8 niveaux (R+7), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 25 m ; conformément aux dispositions de l'article 6, la façade des septième et huitième niveaux des constructions implantées à l'alignement doit obligatoirement être reculée d'au moins 2,50 m par rapport à l'alignement, ,sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de chacune de leur façade. Le linéaire du nu de référence de chaque façade du septième et du huitième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- **au delà de cette bande**, les constructions en arrière plan peuvent comporter jusqu'à 5 niveaux (R+4), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 16 m.

Le long des autres voies :

- **à l'intérieur d'une bande de 25 m comptée parallèlement à l'alignement**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 5 niveaux (R+4), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 16 m ; conformément aux dispositions de l'article 6, la façade du cinquième niveau des constructions implantées à l'alignement doit obligatoirement être reculée d'au moins 2,50 m par rapport à l'alignement, sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de sa façade. Le linéaire du nu de référence de la façade du cinquième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- **au delà de cette bande**, les constructions en arrière plan peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.

10.2 dans le secteur UBa :

- **à l'intérieur d'une bande de 25 m comptée parallèlement à l'alignement**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 4 niveaux (R+3), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 13 m ; conformément aux dispositions de l'article 6, la façade du quatrième niveau des constructions implantées à l'alignement peut être reculée avec un minimum de 1,50 m par rapport à l'alignement, sur 70% au moins du linéaire du nu de référence de sa façade. Le linéaire du nu de référence de la façade du quatrième niveau implanté à l'alignement ne peut avoir une longueur de plus de 10 mètres d'un seul tenant.
- **au delà de cette bande**, les constructions en arrière plan peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.

10.3 dans le secteur UBi, la hauteur des constructions sur l'ensemble du terrain est comptée à partir du niveau de la rue au droit de la construction, et non à partir du niveau du sol naturel.

10.4 dans les secteurs UBp et UBr, la hauteur des constructions n'est pas réglementée.

10.4bis dans le secteur UBx

La hauteur des constructions doit être compatible avec les orientations particulières d'aménagement. En outre, la hauteur maximale des constructions comptée entre le niveau du sol et l'égout du toit ne doit pas excéder 25m.
Les hauteurs maximales peuvent être ponctuellement dépassées pour permettre la réalisation d'éléments architecturaux constituant un signal.

10.5 terrains d'angle

Sur les terrains d'angle, la règle de hauteur correspondant à la plus large des voies limitant le terrain s'applique en

retour sur la voie la moins large sur une distance de 25 m à partir de l'angle du terrain.

10.6 opérations d'amélioration de constructions existantes

La surélévation de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article est autorisée dans la limite d'un niveau et à condition de ne pas excéder les possibilités maximales d'occupation du sol fixées à l'article 14.

Les limites de hauteur ne s'appliquent pas aux surélévations de constructions à usage d'habitation collective liées à la création de locaux techniques.

10.7 éléments ponctuels d'architecture des équipements collectifs

Les hauteurs maximales fixées ci-dessus peuvent être ponctuellement dépassées pour permettre la réalisation d'éléments architecturaux servant de signal aux équipements collectifs.

ARTICLE UB 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 dispositions générales

Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit.

Les extensions, les constructions annexes, les pignons apparents, les façades latérales et postérieures, doivent être réalisés avec le même soin que les bâtiments principaux et les façades principales.

Les éléments techniques (boîtiers de raccordement aux réseaux, cheminées, locaux techniques, machineries d'ascenseurs, d'aération ou de réfrigération, sorties de secours, postes électriques, citernes, installations sanitaires ou autres installations de service, antennes relais...) doivent être implantés dans des endroits peu visibles, intégrés aux volumes principaux ou inclus dans une construction annexe.

11.2 matériaux

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit ; en particulier, l'utilisation de carreaux de plâtre apparent en rez-de-chaussée est interdite, même à titre provisoire.

11.3 clôtures

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder 2,00 m ; cette hauteur maximum est portée à 2,50 m pour les équipements collectifs.

Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface.

11.4 édicules techniques

Les édicules techniques doivent être intégrés dans le volume de la construction. Seuls les cheminées, les conduits verticaux de ventilations et les acrotères des toitures terrasses peuvent sortir de l'enveloppe de la toiture.

11.5 ouvrages liés au tri sélectif

Toutes les dispositions doivent être prises pour assurer la bonne intégration des ouvrages liés au tri sélectif dans l'environnement urbain, paysager et architectural.

ARTICLE UB 12 : STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions de toutes natures et installations diverses doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes énoncées ci-dessous ne préjugent pas des occupations et utilisations du sol interdites ou autorisées sous conditions particulières par les articles UA 1 et UA 2 du présent règlement.

12.1 normes de stationnement pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

- **habitation individuelle :** ..... une place de stationnement pour les premiers 90 m² SHON, puis une place par tranche de 55 m² SHON.
- **habitation collective :** ..... une place de stationnement par tranche de 55 m² SHON et une place pour deux-roues par tranche de 100 m² SHON.
- **habitat financé par l'Etat :** ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ; en outre, une place pour deux-roues doit être réalisée par tranche de 100 m² SHON.
- **hébergement et logement spécifique :** .... une place par tranche de 240 m² SHON.
- **bureaux :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 40% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **locaux d'activité :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 15% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **commerce :** ..... une place pour les premiers 200 m² SHON puis une place par tranche de 50 m² SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **équipement collectif :** ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

12.2 modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.1 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- toute tranche entamée égale ou supérieure à la moitié d'une tranche doit être considérée comme une tranche entière.
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la SHON, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m² ; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur SHON respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.
- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :

- pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
- pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.

- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.3 cas particuliers

Dans le cas où le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le présent article sur le terrain d'assiette de l'opération, il peut être tenu quitte de ces obligations en faisant application de l'article L 421-3 du code de l'urbanisme, par l'obtention ou la compensation des places de stationnement manquantes :

- soit sous forme de concession dans un parc public de stationnement.
- soit sous forme d'achat dans un parc de stationnement privé.

Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation individuelle, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles.

Les opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation individuelle ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

ARTICLE UB 13 : ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

13.1 coefficient d'espaces verts

Cas général : 45% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 20% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Dans le secteur UBa : 50% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 30% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Dans les secteurs UBc et UBz : 45% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; la totalité de ces espaces verts peut être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Dans le secteur UBp : la proportion d'espaces verts existante doit être au moins maintenue, sauf indication contraire au titre des espaces verts protégés.

Dans le secteur UBr : il n'est pas fixé de coefficient d'espaces verts.

Dans le secteur UBx : 45% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; la totalité de ces espaces verts peut être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée. Pour les terrains d'angle, le pourcentage minimum d'espaces verts est ramené à 20%.

Pour les terrains d'angle, dans tous les secteurs de la zone UB, à l'exception du secteur UBx, le pourcentage minimum d'espaces verts est ramené à 20%, dans les conditions suivantes :

- dans la zone UB et ses secteurs, à l'exception des secteurs UBc et UBz :

- sur les terrains d'angle d'une superficie inférieure ou égale à 1600 m², la totalité de ces espaces verts peut être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.
- sur les terrains d'angle d'une superficie supérieure à 1600 m², une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 10% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

- dans les secteurs UBc et UBz :

La totalité de ces espaces verts peut être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Les surfaces des cheminements piétonniers sont comptées comme espaces verts ; les aires de stationnement et les aires d'évolution de véhicules ne sont pas comptées comme espaces verts.

13.2 modalités de mise en œuvre des plantations

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre ; ces arbres peuvent être situés dans les cours, les parkings extérieurs et tout autre espace concourant à l'aménagement paysager de l'opération.

Les arbres abattus doivent être remplacés dans la limite des obligations fixées par le présent article.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres doivent être plantés et entretenus dans des conditions leur permettant de se développer normalement ; en particulier, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- **plantation sur un espace minéralisé** (cour, parking...) : la fosse de plantation ne doit pas être inférieure à 10 m³ ; les dimensions suivantes sont conseillées à titre indicatif : 2,50 m x 2,50 m de côté x 1,60 m de profondeur.
- **plantations sur dalle, terrasse ou toiture végétalisée** : l'épaisseur de terre végétale doit atteindre au minimum 1 m pour les arbres, qui doivent alors être choisis parmi les essences à petit développement et 50 cm pour la végétation arbustive et les aires gazonnées ; les parties de dalles, terrasses ou toitures végétalisées qui ne répondent pas à ces critères ne peuvent pas être comptabilisées comme espaces verts au titre du paragraphe 13.1.

13.3 opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation

Les opération d'amélioration de construction à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées par les articles 6, 7, 8 et 9 ; en tout état de cause, le maximum d'espace vert existant avant l'opération doit être conservé ou rétabli.

13.4 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article. En particulier, la création de locaux liés au tri sélectif dans le cadre d'opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation ne peut être empêchée au motif du présent article.

13.5 espaces verts protégés

Les EVP sont répertoriés en annexe du PLU, avec l'indication de leur superficie totale et de leur superficie réglementaire ; les emprises concernées sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du PLU.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EVP n'est admise que si les conditions suivantes sont respectées :

- elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'EVP indiquée en annexe du règlement.
- elle maintient ou améliore l'unité générale de l'EVP.
- elle maintient ou améliore la qualité de l'EVP et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

13.6 espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer figurés au document graphique sont protégés et soumis au régime des articles R 130-1 à R 130-15 du Code de l'urbanisme.

SECTION 3 : POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UB 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 cas général

Le COS est fixé à 2,25.

14.2 cas particuliers

Dans le secteur UBa, le COS est fixé à 1,60.

Dans le secteur UBi, le COS est limité à 1,25 pour les constructions à usage d'habitation, et à 1,50 pour les constructions à usage d'habitation situées sur un terrain d'angle.

Dans le secteur UBp :

- le COS est fixé à 0,20.
- les opérations d'amélioration de constructions à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et situées sur un terrain inférieur à 1000 m² ne doivent pas conduire à excéder une constructibilité globale de 170 m² shon après travaux.

Dans les secteurs UBc, UBr, UBz et UBx il n'est pas fixé de coefficient d'occupation du sol ; les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

14.3 équipements collectifs

Le COS ne s'applique pas aux équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ; pour ces équipements, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UC

Les termes et notions employés dans le règlement sont définis à l'article 8 du titre 1 ; les schémas explicatifs figurant en regard de certaines règles écrites sont donnés à titre indicatif et n'ont aucune valeur réglementaire.

CARACTÈRE GÉNÉRAL DE LA ZONE UC

La zone UC correspond aux secteurs de la commune plus particulièrement dédiés à l'habitat individuel ou en petits immeubles collectifs.

Outre l'habitation, la vocation de la zone UC est ouverte aux fonctions de commerce, d'artisanat, d'hébergement hôtelier, de bureaux, de services publics et d'intérêt collectif, complémentaires à l'habitat.

La zone UC intègre également une partie du domaine ferroviaire, qui a exclusivement vocation à accueillir les installations nécessaires à l'exploitation du réseau ferroviaire.

Cette zone se caractérise par une urbanisation moins dense, en ordre semi discontinu, et par un environnement arboré, plus ou moins marqué selon les secteurs ; de manière générale, les règles qui s'y appliquent visent à assurer la bonne intégration des constructions nouvelles ou des opérations d'amélioration de constructions existantes dans cet environnement.

Les formes d'urbanisations y sont cependant diverses, ce qui se traduit par la définition de secteurs différenciés à l'intérieur de la zone :

La majeure partie de la zone UC, qui correspond principalement au quartiers du Fort et de la Ferme, ainsi qu'aux secteur d'habitat situées aux abords de la gare de Vitry et en arrière plan de la RN305-sud, se caractérise par une urbanisation semi-continue et des hauteurs moyennes de constructions (R+3 en moyenne).

Sur cette partie de la zone, le secteur UCi, correspondant au quartier de la Ferme et aux quartiers d'habitat situés aux abords de la gare de Vitry, est couvert par le périmètre d'application du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI annexé au présent règlement) dont les prescriptions doivent être appliquées.

Le secteur UCa, qui correspond aux quartiers d'habitat implantés sur les coteaux, est soumis à des règles particulières d'aménagement des espaces verts visant à valoriser le paysage de jardins caractéristique de cette partie de la commune et à limiter l'imperméabilisation des sols.

Le secteur UCb, qui correspond à la frange Est du parc des Lilas face auquel la constitution d'une façade discontinue est recherchée, admet des constructions plus hautes d'un étage par rapport aux autres secteurs de la zone, avec la contrepartie de règles plus contraignantes concernant l'aménagement des espaces verts.

Le secteur UCp, qui correspond au quartier du Moulin Vert, est soumis à des règles particulières visant à préserver les caractéristiques urbaines et paysagères de la cité-jardins.

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UC 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.
- l'industrie et les fonctions d'entrepôt.
- les carrières les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager.
- les casses automobiles, établissements de récupération de matériaux, dépôts et décharges à l'air libre.
- les campings, caravanings et le stationnement isolé de caravanes utilisées pour l'habitation.
- les constructions et aménagements à usage exclusif de stationnement de véhicules, dès lors qu'ils constituent l'occupation principale de la parcelle, à l'exception des parcs de stationnement d'intérêt collectif et des parcs publics de stationnement.

ARTICLE UC 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES À CONDITIONS SPÉCIALES

Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :

- les installations classées et l'amélioration des installations classées existantes, si elles sont nécessaires aux activités autorisées dans la zone et compatibles avec sa vocation générale.
- les ateliers de fabrication ou de réparation à condition d'être clos à l'air.
- **les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5 ,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°4.B du PLU), dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble.**

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UC 3 : ACCÈS ET VOIRIE

3.1 dispositions générales

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil.

Les caractéristiques et la configuration de ces accès doivent :

- répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé.
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie.
- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

3.2 lotissements ou permis de construire groupés

En outre, les voies de circulation réalisées dans le cadre d'un lotissement ou d'une opération faisant l'objet d'un permis de construire groupé doivent présenter une largeur de chaussée au moins égale à 3,50 m.

Le stationnement des véhicules attaché aux constructions peut être assuré par un équipement commun, situé en dehors des lots issus de la division et distinct de la voie de desserte de l'opération.

ARTICLE UC 4 : DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

Outre les règles du PLU énoncées ci-après, il est rappelé aux constructeurs qu'ils doivent se conformer au règlement communal et au règlement départemental de l'assainissement.

4.1 eau potable

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable.

4.2 assainissement

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'assainissement.

Pour toute construction neuve et pour toute extension de construction existante produisant des rejets nouveaux, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être collectées séparément.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées conformément aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental en vigueur.

Eaux usées :

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être pré-traitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées domestiques de bâtiments de plus de 20 logements est subordonnée à un pré-traitement suffisant et approprié par un séparateur à graisses.

Eaux pluviales :

Les incidences de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par toute opération sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux doivent être prises en compte sur la base d'une période de retour de 10 ans (pluie décennale).

Les volumes des ouvrages de rétention doivent être dimensionnés de manière à maintenir les débits de fuite admissibles au réseau dans les limites suivantes :

- dans les secteurs équipés de réseaux séparatifs, un maximum de 5 litres / seconde pour les habitations individuelles et 15 litres / seconde pour les habitations collectives.
- dans les secteurs équipés de réseaux unitaires, un maximum de 0 litres / seconde (débit de fuite nul) sauf en cas d'impossibilité d'infiltration totale des eaux pluviales nécessitant leur raccordement au réseau, où le débit de fuite est autorisé jusqu'à 5 litres / seconde.

Dans les zones des carrières de gypse, l'infiltration des eaux pluviales est interdite.

Dans les zones des carrières de calcaire, l'infiltration des eaux pluviales est admise pour des surfaces imperméabilisées n'excédant pas 20 m².

4.3 dispositions particulières

Les parcs de stationnement de plus de 10 places doivent être équipés d'un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les aires de lavage de véhicules, de matériel industriel, etc. doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eau pluviales et que les eaux de lavage soient dirigées vers le réseau d'eaux usées après pré-traitement.

Les eaux pluviales des balcons, terrasses ou loggias doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

Les eaux claires (eaux de drainage, eaux provenant de nappes souterraines ou de sources, eaux de process industriels...) ne doivent pas être raccordées aux réseaux d'eaux usées.

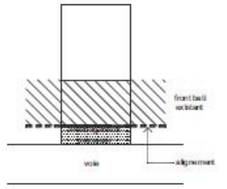
4.4 tri sélectif

Pour les constructions neuves à usage d'habitation collective, il doit être prévu un local adapté aux exigences du tri sélectif, selon les normes du règlement de la collecte des déchets.

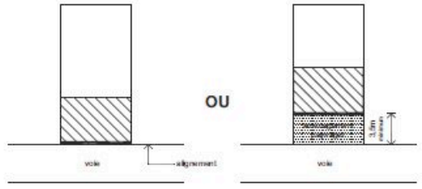
ARTICLE UC 5 : CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

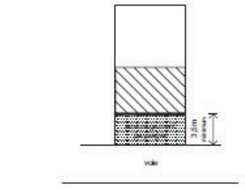
article UC 6.1
cas général

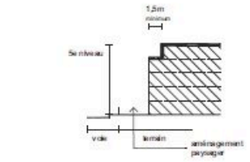


article UC 6.1
cas général, absence de front bâti avoisinant



article UC 6.2
dans le secteur UCb





[Illustrations simplifiées sans valeur règlementaire]

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

Dans tous les cas, les prescriptions portées au document graphique doivent être respectées.

6.1 cas général

Le nu de référence des façades des constructions neuves doit être implanté dans la continuité des fronts bâtis avoisinants.

En l'absence de front bâti avoisinant, le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté :

- soit à l'alignement.
- soit en recul, avec un minimum de 3,50 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

6.2 dans le secteur UCb :

- le nu de référence des façades des constructions neuves doit être implanté en recul, avec un minimum de 3,50 m par rapport à l'alignement ; l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.
- le nu de référence de la façade du cinquième niveau des constructions neuves doit être implanté en retrait d'au moins 1,50 m par rapport à la façade des niveaux inférieurs.

6.3 dans le secteur UCp, en cas d'opérations de démolition / reconstruction ou d'amélioration de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, les principes d'implantation préexistants doivent être respectés.

6.4 saillies au dessus du domaine public

Les saillies au dessus du domaine public sont interdites.

6.5 extensions et surélévations de constructions existantes

Les extensions et surélévations de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9, 10, 13 et 14.

6.6 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

6.7 constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

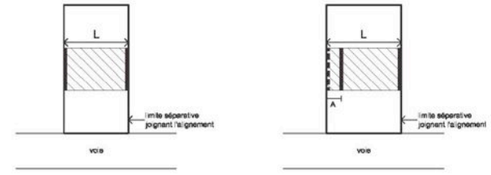
Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère

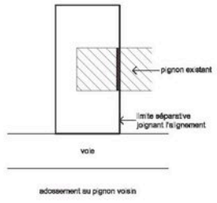
56 – PLU de Vitry-sur-Seine / règlement

MARS 06

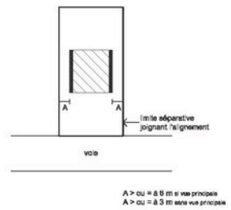
article UC 7.1
implantations sur les limites séparatives joignant l'alignement

PLAN



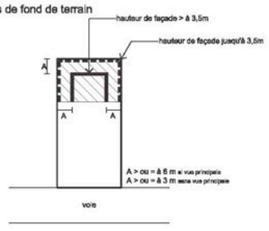


article UC 7.2
implantation en retrait des limites séparatives joignant l'alignement



article UC 7.3
implantation par rapport aux limites séparatives de fond de terrain

PLAN



[illustrations simplifiées sans valeur règlementaire]

ARTICLE UC 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

L'implantation des façades des constructions neuves doit respecter l'orientation, la topographie et l'implantation des constructions voisines.

7.1 implantation sur les limites séparatives joignant l'alignement

L'implantation en limite séparative joignant l'alignement est autorisée :

- **si la largeur du terrain n'excède pas 15 m** : sur les deux limites séparatives joignant l'alignement.
- **si la largeur du terrain est supérieure à 15 m** : sur les deux limites séparatives joignant l'alignement pour les façades dont la hauteur n'excède pas 3,50 m à l'égout du toit, et sur une seule des deux limites joignant l'alignement pour les façades dont la hauteur excède 3,50 m.
- **pour les terrains d'angle** : sur les deux limites séparatives joignant l'alignement.

7.2 implantation en retrait des limites séparatives joignant l'alignement

Les constructions peuvent être implantées en retrait des limites séparatives joignant l'alignement ; dans ce cas le retrait doit être au moins égal à 6 m pour les façades comportant des baies principales, et 3 m pour les façades qui n'en comportent pas.

7.3 implantation par rapport aux limites séparatives de fond de terrain

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives de fond de terrain jusqu'à 3,50 m de hauteur à partir du sol naturel. Cette hauteur de construction peut être plus importante en cas d'adossement à un pignon voisin, dans la limite des héberges de celui-ci et sous réserve que la construction ait été régulièrement édifiée.

Les constructions, ou parties de construction ayant une hauteur supérieure de 3,50 m doit être implanté en retrait des limites séparatives de fond de terrain, avec un minimum de 6 m pour les façades comportant des baies principales et de 3 m pour les façades qui n'en comportent pas.

7.4 dans le secteur UCp, en cas d'opérations de démolition / reconstruction ou d'amélioration de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, les principes d'implantation préexistants doivent être respectés.

7.5 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9 et 13 (soit une augmentation de 50% de l'emprise au sol existante pour les extensions horizontales et 100% de l'emprise au sol pour les surélévations) et dans les limites fixées à l'article 14.

7.6 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

7.7 cour commune

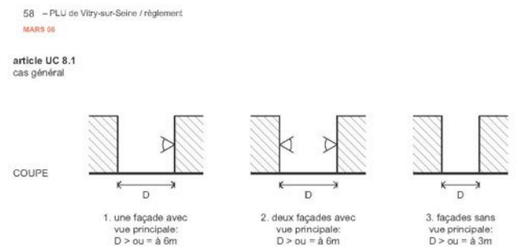
Conformément à l'article L 451-1 du Code de l'urbanisme, le pétitionnaire qui souhaite s'affranchir des distances réglementaires définies ci-dessus doit établir avec les propriétaires des fonds voisins un ou des contrats de cour commune ; les actes authentiques de ces contrats doivent être joints à la demande d'autorisation d'utilisation des sols.

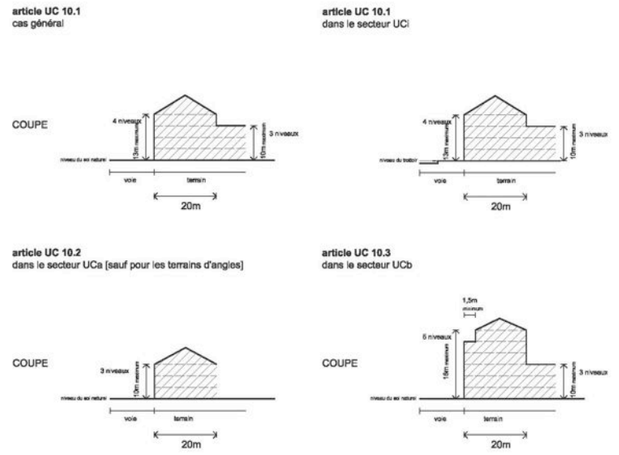
En tout état de cause, la distance entre toute façade ayant des vues droites sur l'héritage d'autrui et la limite séparative ne peut être inférieure à 1,90 m.

Le recours aux contrats de cour commune renvoie à l'application des règles définies à l'article 8.

7.8 constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dont la hauteur n'excède pas 3,50m ne sont pas soumises aux dispositions du présent article : elles peuvent être implantées soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.





[illustrations simplifiées sans valeur réglementaire]

ARTICLE UC 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1 cas général

La distance minimum comptée perpendiculairement entre les façades de deux constructions non contiguës implantées sur un même terrain est fixée à :

- 6 m si l'une des deux façades comporte des baies principales.
- 3 m si aucune des deux façades ne comporte de baie principale.

8.2 dans le secteur UCp, en cas d'opérations de démolition / reconstruction de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, les principes d'implantation préexistants doivent être respectés.

8.3 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées aux articles 9 et 13 (soit une augmentation de 50% de l'emprise au sol existante pour les extensions horizontales et 100% de l'emprise au sol pour les surélévations) et dans les limites fixées à l'article 14.

8.4 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UC 9 : EMPRISE AU SOL

9.1 cas général

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 50% de la superficie du terrain.

9.2 dans le secteur UCi les règles définies pour le cas général s'appliquent sous réserve des dispositions du PPRI annexé au présent règlement.

9.3 dans le secteur UCp, en cas d'opérations de démolition / reconstruction de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, les principes d'emprise au sol préexistants doivent être respectés.

9.4 opérations d'amélioration de constructions existantes

Les extensions de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans le prolongement des constructions existantes et dans la limite d'une augmentation de 50% de leur emprise au sol avant projet ou par surélévation d'un niveau, à condition de ne pas excéder les possibilités maximales d'occupation du sol fixées à l'article 14

Dans le secteur UCi, ces extensions sont autorisées dans les mêmes conditions et sous réserve du respect des dispositions du PPRI annexé au présent règlement.

9.5 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UC 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 cas général

- **à l'intérieur d'une bande de 20 m comptée parallèlement à l'alignement**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 4 niveaux (R+3), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 13 m.
- **au delà de cette bande**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.

Dans le secteur UCi, la hauteur des constructions sur l'ensemble du terrain est comptée à partir du niveau du trottoir au droit de la construction, et non à partir du niveau du sol naturel.

10.2 dans le secteur UCa :

- les constructions peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.
- sur les terrains d'angle, les dispositions fixées au paragraphe 10.1 pour le cas général s'appliquent.

10.3 dans le secteur UCb :

- **à l'intérieur d'une bande de 20 m comptée parallèlement à l'alignement**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 5 niveaux (R+4), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 16 m ; conformément aux dispositions de l'article 6, le cinquième niveau des constructions doit obligatoirement être reculé d'au moins 1,50 m par rapport au niveaux inférieurs.
- **au delà de cette bande**, les constructions peuvent comporter jusqu'à 3 niveaux (R+2), et leur hauteur comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.

10.3 dans le secteur UCp, en cas d'opérations de démolition / reconstruction de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, les principes de hauteur des constructions préexistantes doivent être respectés.

10.4 édicules techniques

Les limites de hauteur ne s'appliquent pas aux surélévations de constructions à usage d'habitation collective liées à la création de locaux techniques.

ARTICLE UC 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 dispositions générales

Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit.

Les extensions, les constructions annexes, les pignons apparents, les façades latérales et postérieures, doivent être réalisés avec le même soin que les bâtiments principaux et les façades principales.

Les éléments techniques (boîtiers de raccordement aux réseaux, cheminées, locaux techniques, machineries d'ascenseurs, d'aération ou de réfrigération, sorties de secours, postes électriques, citernes, installations sanitaires ou autres installations de service, antennes relais...) doivent être implantés dans des endroits peu visibles, intégrés aux volumes principaux ou inclus dans une construction annexe.

11.2 matériaux

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit ; en particulier, l'utilisation de carreaux de plâtre apparent en rez-de-chaussée est interdite, même à titre provisoire.

11.3 clôtures

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder 2,00 m ; cette hauteur maximum est portée à 2,50 m pour les équipements collectifs.

Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface.

11.4 édicules techniques

Les édicules techniques doivent être intégrés dans le volume de la construction. Seuls les cheminées, les conduits verticaux de ventilations et les acrotères des toitures terrasses peuvent sortir de l'enveloppe de la toiture.

11.5 ouvrages liés au tri sélectif

Toutes les dispositions doivent être prises pour assurer la bonne intégration des ouvrages liés au tri sélectif dans l'environnement urbain, paysager et architectural.

ARTICLE UC 12 : STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions de toutes natures et installations diverses doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes énoncées ci-dessous ne préjugent pas des occupations et utilisations du sol interdites ou autorisées sous conditions particulières par les articles UA 1 et UA 2 du présent règlement.

12.1 normes de stationnement pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

- **habitation individuelle :** ..... une place de stationnement pour les premiers 90 m² SHON, puis une place par tranche de 55 m² SHON.
- **habitation collective :** ..... une place de stationnement par tranche de 55 m² SHON et une place pour deux-roues par tranche de 100 m² SHON.
- **habitat financé par l'Etat :** .....le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ; en outre, une place pour deux-roues doit être réalisée par tranche de 100 m² SHON.
- **hébergement et logement spécifique :** une place par tranche de 240 m² SHON.
- **bureaux :** .....la surface de stationnement doit être égale à 40% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **locaux d'activité :** .....la surface de stationnement doit être égale à 15% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **commerce :** .... une place pour les premiers 200 m² SHON puis une place par tranche de 50 m² SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **équipement collectif :** .... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

12.2 modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.1 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- toute tranche entamée égale ou supérieure à la moitié d'une tranche doit être considérée comme une tranche entière.
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la SHON, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m² ; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur SHON respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.
- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :

  - pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
  - pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.

- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.3 cas particuliers

Dans le cas où le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le présent article sur le terrain d'assiette de l'opération, il peut être tenu quitte de ces obligations en faisant application de l'article L 421-3 du code de l'urbanisme, par l'obtention ou la compensation des places de stationnement manquantes :

- soit sous forme de concession dans un parc public de stationnement.
- soit sous forme d'achat dans un parc de stationnement privé.

Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation individuelle, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles.

Les opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation individuelle ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

ARTICLE UC 13 : ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

13.1 coefficient d'espaces verts

Cas général :

- **sur les terrains d'une superficie supérieure à 200 m²** : 40% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 30% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.
- **sur les terrains dont la superficie n'excède pas 200 m²** : 30% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 20% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Dans le secteur UCa, UCb et UCp : 50% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 40% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Pour les terrains d'angle d'une superficie inférieure ou égale à 1600 m², dans tous les secteurs de la zone UC, le pourcentage minimum d'espaces verts est ramené à 30% ; la totalité de ces espaces verts peut être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Les surfaces des cheminements piétonniers sont comptées comme espaces verts ; les aires de stationnement et les aires d'évolution de véhicules ne sont pas comptées comme espaces verts.

13.2 modalités de mise en œuvre des plantations

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre ; ces arbres peuvent être situés dans les cours, les parkings extérieurs et tout autre espace concourant à l'aménagement paysager de l'opération.

Les arbres abattus doivent être remplacés dans la limite des obligations fixées par le présent article.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres doivent être plantés et entretenus dans des conditions leur permettant de se développer normalement ; en particulier, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- **plantation sur un espace minéralisé** (cour, parking...) : la fosse de plantation ne doit pas être inférieure à 10 m³ ; les dimensions suivantes sont conseillées à titre indicatif : 2,50 m x 2,50 m de côté x 1,60 m de profondeur.
- **plantations sur dalle, terrasse ou toiture végétalisée** : l'épaisseur de terre végétale doit atteindre au minimum 1 m pour les arbres, qui doivent alors être choisis parmi les essences à petit développement et 50 cm pour la végétation arbustive et les aires gazonnées ; les parties de dalles, terrasses ou toitures végétalisées qui ne répondent pas à ces critères ne peuvent pas être comptabilisées comme espaces verts au titre du paragraphe 13.1.

13.3 opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation

Les opération d'amélioration de construction à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées par les articles 6, 7, 8 et 9 ; en tout état de cause, le maximum d'espace vert existant avant l'opération doit être conservé ou rétabli.

13.4 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article. En particulier, la création de locaux liés au tri sélectif dans le cadre d'opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation ne peut être empêchée au motif du présent article.

13.5 espaces verts protégés

Les EVP sont répertoriés en annexe du PLU, avec l'indication de leur superficie totale et de leur superficie réglementaire ; les emprises concernées sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du PLU.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EVP n'est admise que si les conditions suivantes sont respectées :

- elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'EVP indiquée en annexe du règlement.
- elle maintient ou améliore l'unité générale de l'EVP.
- elle maintient ou améliore la qualité de l'EVP et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

13.6 espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer figurés au document graphique sont protégés et soumis au régime des articles R 130-1 à R 130-15 du Code de l'urbanisme.

SECTION 3 : POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UC 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 cas général

Le COS est fixé à 0,80.

14.2 dans le secteur UCa

Le COS est fixé à 0,70.

14.3 terrains d'angle

Sur les terrains d'angle dont la superficie n'excède pas 1 600 m², le COS est porté à 1,00 dans le cas général et à 0,90 dans le secteur UCa.

14.4 équipements collectifs

Le COS ne s'applique pas aux équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ; pour ces équipements, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UD

Les termes et notions employés dans le règlement sont définis à l'article 8 du titre 1 ; les schémas explicatifs figurant en regard de certaines règles écrites sont donnés à titre indicatif et n'ont aucune valeur réglementaire.

CARACTÈRE GÉNÉRAL DE LA ZONE UD

La zone UD correspond aux grands quartiers d'habitat collectif de Vitry (Grand-ensemble est, Grand-ensemble ouest et quartier Balzac.

Outre toute forme d'habitation, la vocation de la zone UD est ouverte aux fonctions de commerce, d'artisanat, d'hébergement hôtelier, de bureaux, de services publics et d'intérêt collectif, complémentaires à l'habitat.

Cette zone se caractérise par une urbanisation discontinue, une grande proportion d'espaces libres et des immeubles de hauteur généralement plus importante que dans les autres quartiers de la commune (barres, tours).

Les règles qui s'y appliquent visent à favoriser la mise en œuvre de projets de requalification, de réhabilitation, de renouvellement urbain ou de diversification.

Ces projets, qui pourront prendre des formes très diverses, devront faire l'objet de réflexions d'ensemble.

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UD 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.
- les fonctions d'entrepôt.
- les carrières les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager.
- les casses automobiles, établissements de récupération de matériaux, dépôts et décharges à l'air libre.
- les campings, caravanings et le stationnement isolé de caravanes utilisées pour l'habitation.
- les constructions et aménagements à usage exclusif de stationnement de véhicules, dès lors qu'ils constituent l'occupation principale de la parcelle, à l'exception des parcs de stationnement d'intérêt collectif et des parcs publics de stationnement.

ARTICLE UD 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES À CONDITIONS SPÉCIALES

Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :

- les installations classées et l'amélioration des installations classées existantes, si elles sont nécessaires aux activités autorisées dans la zone et compatibles avec sa vocation générale.
- les ateliers de fabrication ou de réparation à condition d'être clos à l'air.
- **les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5 ,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°4.B du PLU), dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble.**

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UD 3 : ACCÈS ET VOIRIE

3.1 dispositions générales

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil.

Les caractéristiques et la configuration de ces accès doivent :

- répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé.
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie.
- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

3.2 lotissements ou permis de construire groupés

En outre, les voies de circulation réalisées dans le cadre d'un lotissement ou d'une opération faisant l'objet d'un permis de construire groupé doivent présenter une largeur de chaussée au moins égale à 3,50 m.

Le stationnement des véhicules attaché aux constructions peut être assuré par un équipement commun, situé en dehors des lots issus de la division et distinct de la voie de desserte de l'opération.

ARTICLE UD 4 : DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

Outre les règles du PLU énoncées ci-après, il est rappelé aux constructeurs qu'ils doivent se conformer au règlement communal et au règlement départemental de l'assainissement.

4.1 eau potable

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable.

4.2 assainissement

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'assainissement.

Pour toute construction neuve et pour toute extension de construction existante produisant des rejets nouveaux, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être collectées séparément.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées conformément aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental en vigueur.

Eaux usées :

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être pré-traitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées domestiques de bâtiments de plus de 20 logements est subordonnée à un pré-traitement suffisant et approprié par un séparateur à graisses.

Eaux pluviales :

Les incidences de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par toute opération sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux doivent être prises en compte sur la base d'une période de retour de 10 ans (pluie décennale).

Les volumes des ouvrages de rétention doivent être dimensionnés de manière à maintenir les débits de fuite admissibles au réseau dans les limites suivantes :

- dans les secteurs équipés de réseaux séparatifs, un maximum de 5 litres / seconde pour les habitations individuelles et 15 litres / seconde pour les habitations collectives.
- dans les secteurs équipés de réseaux unitaires, un maximum de 0 litres / seconde (débit de fuite nul) sauf en cas d'impossibilité d'infiltration totale des eaux pluviales nécessitant leur raccordement au réseau, où le débit de fuite est autorisé jusqu'à 5 litres / seconde.

Dans les zones des carrières de gypse, l'infiltration des eaux pluviales est interdite.

Dans les zones des carrières de calcaire, l'infiltration des eaux pluviales est admise pour des surfaces imperméabilisées n'excédant pas 20 m².

4.3 dispositions particulières

Les parcs de stationnement de plus de 10 places doivent être équipés d'un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les aires de lavage de véhicules, de matériel industriel, etc. doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eau pluviales et que les eaux de lavage soient dirigées vers le réseau d'eaux usées après pré-traitement.

Les eaux pluviales des balcons, terrasses ou loggias doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

Les eaux claires (eaux de drainage, eaux provenant de nappes souterraines ou de sources, eaux de process industriels...) ne doivent pas être raccordées aux réseaux d'eaux usées.

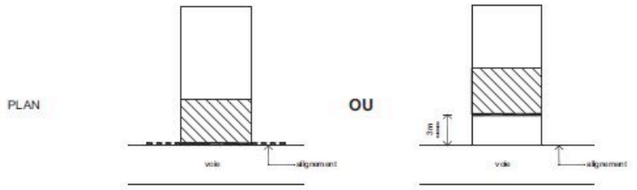
4.4 tri sélectif

Pour les constructions neuves à usage d'habitation collective, il doit être prévu un local adapté aux exigences du tri sélectif, selon les normes du règlement de la collecte des déchets.

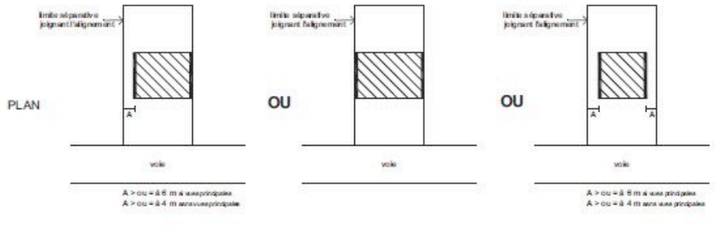
ARTICLE UD 5 : CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

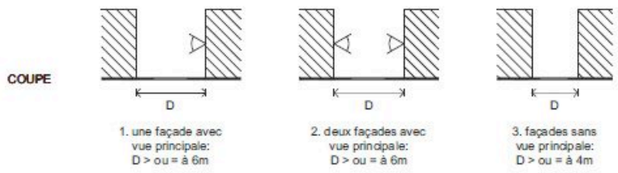
article UD 6



article UD 7



article UD 8.1
cas général



[Illustrations simplifiées sans valeur règlementaire]

ARTICLE UD 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Dans tous les cas, les prescriptions portées au document graphique doivent être respectées.

6.1 dispositions générales

Le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté :

- soit à l'alignement.
- soit en recul, avec un minimum de 3 m par rapport à l'alignement.

6.2 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

6.3 constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit à l'alignement, soit en recul si ce recul se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

ARTICLE UD 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

7.1 dispositions générales

L'implantation des façades des constructions neuves doit respecter l'orientation, la topographie et l'implantation des constructions voisines.

Les façades des constructions peuvent être implantées :

- en limite séparative.
- en retrait des limites séparatives, avec un minimum de 6 m pour les façades comportant des baies principales et de 4 m pour les façades qui n'en comportent pas.

7.2 ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les ouvrages nécessaires au tri sélectif dont la hauteur n'excède pas 3,50 m ne sont pas soumis aux dispositions du présent article ; ils peuvent être implantés soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles liées au tri sélectif, ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère.

7.3 constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris dont la hauteur n'excède pas 3,50m ne sont pas soumises aux dispositions du présent article ; elles peuvent être implantées soit en limite séparative, soit en retrait si ce retrait se justifie par des contraintes techniques ou fonctionnelles ou par des contraintes liées à leur intégration paysagère

ARTICLE UD 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1 dispositions générales

La distance minimum comptée perpendiculairement entre les façades de deux constructions non contiguës implantées sur un même terrain est fixée à :

- 6 m si l'une des deux façades comporte des **baies principales**.
- 4 m si aucune des deux façades ne comporte de **baie principale**.

8.2 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UD 9 : EMPRISE AU SOL

Non réglementé.

ARTICLE UD 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé.

ARTICLE UD 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 dispositions générales

Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit.

Les extensions, les constructions annexes, les pignons apparents, les façades latérales et postérieures, doivent être réalisés avec le même soin que les bâtiments principaux et les façades principales.

Les éléments techniques (boîtiers de raccordement aux réseaux, cheminées, locaux techniques, machineries d'ascenseurs, d'aération ou de réfrigération, sorties de secours, postes électriques, citernes, installations sanitaires ou autres installations de service, antennes relais...) doivent être implantés dans des endroits peu visibles, intégrés aux volumes principaux ou inclus dans une construction annexe.

11.2 matériaux

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit ; en particulier, l'utilisation de carreaux de plâtre apparent en rez-de-chaussée est interdite, même à titre provisoire.

11.3 clôtures

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder 2,00 m ; cette hauteur maximum est portée à 2,50 m pour les équipements collectifs.

Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface.

11.4 édicules techniques

Les édicules techniques doivent être intégrés dans le volume de la construction. Seuls les cheminées, les conduits verticaux de ventilations et les acrotères des toitures terrasses peuvent sortir de l'enveloppe de la toiture.

11.5 ouvrages liés au tri sélectif

Toutes les dispositions doivent être prises pour assurer la bonne intégration des ouvrages liés au tri sélectif dans l'environnement urbain, paysager et architectural.

ARTICLE UD 12 : STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions de toutes natures et installations diverses doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes énoncées ci-dessous ne préjugent pas des occupations et utilisations du sol interdites ou autorisées sous conditions particulières par les articles UA 1 et UA 2 du présent règlement.

12.1 normes de stationnement pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

- **habitation individuelle :** ..... une place de stationnement pour les premiers 90 m² SHON, puis une place par tranche de 55 m² SHON.
- **habitation collective :** ..... une place de stationnement par tranche de 55 m² SHON et une place pour deux-roues par tranche de 100 m² SHON.
- **habitat financé par l'Etat :** ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ; en outre, une place pour deux-roues doit être réalisée par tranche de 100 m² SHON.
- **hébergement et logement spécifique :** . une place par tranche de 240 m² SHON.
- **bureaux :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 40% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **locaux d'activité :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 15% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **commerce :** ..... une place pour les premiers 200 m² SHON puis une place par tranche de 50 m² SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **équipement collectif :** ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

12.2 modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.1 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- toute tranche entamée égale ou supérieure à la moitié d'une tranche doit être considérée comme une tranche entière.
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la SHON, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m² ; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur SHON respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.

- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :
  - pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
  - pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.
- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.3 cas particuliers

Dans le cas où le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le présent article sur le terrain d'assiette de l'opération, il peut être tenu quitte de ces obligations en faisant application de l'article L 421-3 du code de l'urbanisme, par l'obtention ou la compensation des places de stationnement manquantes :

- soit sous forme de concession dans un parc public de stationnement.
- soit sous forme d'achat dans un parc de stationnement privé.

Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation individuelle, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles.

Les opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation individuelle ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

ARTICLE UD 13 : ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

13.1 coefficient d'espaces verts

30% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 10% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Les surfaces des cheminements piétonniers sont comptées comme espaces verts ; les aires de stationnement et les aires d'évolution de véhicules ne sont pas comptées comme espaces verts.

13.2 modalités de mise en œuvre des plantations

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre ; ces arbres peuvent être situés dans les cours, les parkings extérieurs et tout autre espace concourant à l'aménagement paysager de l'opération.

Les arbres abattus doivent être remplacés dans la limite des obligations fixées par le présent article.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres doivent être plantés et entretenus dans des conditions leur permettant de se développer normalement ; en particulier, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- **plantation sur un espace minéralisé** (cour, parking...) : la fosse de plantation ne doit pas être inférieure à 10 m³ ; les dimensions suivantes sont conseillées à titre indicatif : 2,50 m x 2,50 m de côté x 1,60 m de profondeur.
- **plantations sur dalle, terrasse ou toiture végétalisée** : l'épaisseur de terre végétale doit atteindre au minimum 1 m pour les arbres, qui doivent alors être choisis parmi les essences à petit développement et 50 cm pour la végétation arbustive et les aires gazonnées ; les parties de dalles, terrasses ou toitures végétalisées qui ne répondent pas à ces critères ne peuvent pas être comptabilisées comme espaces verts au titre du paragraphe 13.1.

13.3 opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation

Les opération d'amélioration de construction à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées par les articles 6, 7, 8 et 9 ; en tout état de cause, le maximum d'espace vert existant avant l'opération doit être conservé ou rétabli.

13.4 équipements collectifs

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

13.5 espaces verts protégés

Les EVP sont répertoriés en annexe du PLU, avec l'indication de leur superficie totale et de leur superficie réglementaire ; les emprises concernées sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du PLU.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EVP n'est admise que si les conditions suivantes sont respectées :

- elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'EVP indiquée en annexe du règlement.
- elle maintient ou améliore l'unité générale de l'EVP.
- elle maintient ou améliore la qualité de l'EVP et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

13.6 espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer figurés au document graphique sont protégés et soumis au régime des articles R 130-1 à R 130-15 du Code de l'urbanisme.

SECTION 3 : POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UD 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Non réglementé ; les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UF

Les termes et notions employés dans le règlement sont définis à l'article 8 du titre 1 ; les schémas explicatifs figurant en regard de certaines règles écrites sont donnés à titre indicatif et n'ont aucune valeur réglementaire.

CARACTÈRE GÉNÉRAL DE LA ZONE UF

La zone UF correspond aux parties de la commune dédiées à l'activité économique, principalement la zone d'activités des bords de Seine et une partie de l'entrée de ville sur la RN7.

Elle est spécifiquement destinée aux activités économiques de tous ordres (industrie, bureaux, laboratoires, artisanat, services, commerce...).

Elle intègre également :

- le domaine du Port Autonome, qui a notamment vocation à accueillir des activités liées à la voie d'eau.
- une partie du domaine ferroviaire, qui a exclusivement vocation à accueillir les installations nécessaires à l'exploitation du réseau ferroviaire.

Afin de tenir compte de situations géographiques et d'enjeux de développement ou de valorisation particuliers, la zone UF comporte plusieurs secteurs spécifiques :

Le secteur UFbi, correspondant à la zone d'activités des bords de Seine, fait l'objet d'une règles spécifiques concernant les espaces verts, qui visent à une mise en valeur du paysage des bords de Seine dans le cadre de la requalification et du développement de la zone d'activités.

Le secteur UFci, correspondant à la tête de pont du Port à l'Anglais, fait l'objet des mêmes mesures de mise en valeur du paysage des bords de Seine ; il est en outre caractérisé par une vocation commerciale que le PLU vise à conforter et à développer.

Le secteur UFi, correspond à la partie de la zone d'activités située à l'ouest des voies ferrées.

Les secteurs UFi, UFbi et UFci, situés en bord de Seine, sont couverts par le périmètre d'application du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI annexé au présent règlement) dont les prescriptions doivent être appliquées.

Enfin, la prise en compte des risques technologiques suppose d'appliquer de manière conjointe les prescriptions attachées à la présente zone et celles mentionnées au Titre 4 du règlement relatives aux constructions aux abords des établissements présentant des risques technologiques majeurs selon les zones de protection rapprochée (ZPr) et zone de protection éloignée (Zpe) identifiées sur le document graphique 4.10.

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UF 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- les constructions incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.
- les carrières les affouillements et les exhaussements de sol non liés directement aux opérations de construction ou d'aménagement paysager.
- les casses automobiles, établissements de récupération de matériaux, dépôts non liés aux activités de la zone et décharges à l'air libre.
- les campings et caravanings.
- les constructions et aménagements à usage exclusif de stationnement de véhicules, dès lors qu'ils constituent l'occupation principale de la parcelle, à l'exception des parcs de stationnement d'intérêt collectif et des parcs publics de stationnement.

ARTICLE UF 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES À CONDITIONS SPÉCIALES

Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :

- les fonctions d'entrepôt, à condition d'être liées à une activité implantée sur la commune.
- les installations classées et l'amélioration des installations classées existantes, si elles sont nécessaires aux activités autorisées dans la zone et compatibles avec sa vocation générale.
- les habitations, à condition d'être indispensables à la surveillance ou à la direction des entreprises, ou de répondre à une mission de service public.
- la création de sanitaires et de salles d'eau pour les logements existants.
- le stationnement de caravanes, à condition d'être nécessaire au logement temporaire d'ouvriers sur les chantiers de BTP.
- **les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5 ,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°4.B du PLU), dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble.**

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UF 3 : ACCÈS ET VOIRIE

3.1 dispositions générales

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil.

Les caractéristiques et la configuration de ces accès doivent :

- répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé.
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie.
- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

3.2 lotissements ou permis de construire groupés

En outre, les voies de circulation réalisées dans le cadre d'un lotissement ou d'une opération faisant l'objet d'un permis de construire groupé doivent présenter une largeur de chaussée au moins égale à 3,50 m.

Le stationnement des véhicules attaché aux constructions peut être assuré par un équipement commun, situé en dehors des lots issus de la division et distinct de la voie de desserte de l'opération.

ARTICLE UF 4 : DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

Outre les règles du PLU énoncées ci-après, il est rappelé aux constructeurs qu'ils doivent se conformer au règlement communal et au règlement départemental de l'assainissement.

4.1 eau potable

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable.

4.2 assainissement

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'assainissement.

Pour toute construction neuve et pour toute extension de construction existante produisant des rejets nouveaux, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être collectées séparément.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées conformément aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental en vigueur.

Eaux usées :

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être pré-traitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées domestiques de bâtiments de plus de 20 logements est subordonnée à un pré-traitement suffisant et approprié par un séparateur à graisses.

Eaux pluviales :

Les incidences de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par toute opération sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux doivent être prises en compte sur la base d'une période de retour de 10 ans (pluie décennale).

Les volumes des ouvrages de rétention doivent être dimensionnés de manière à maintenir les débits de fuite admissibles au réseau dans les limites suivantes :

- dans les secteurs équipés de réseaux séparatifs, un maximum de 5 litres / seconde pour les habitations individuelles et 15 litres / seconde pour les habitations collectives.
- dans les secteurs équipés de réseaux unitaires, un maximum de 0 litres / seconde (débit de fuite nul) sauf en cas d'impossibilité d'infiltration totale des eaux pluviales nécessitant leur raccordement au réseau, où le débit de fuite est autorisé jusqu'à 5 litres / seconde.

Dans les zones des carrières de gypse, l'infiltration des eaux pluviales est interdite.

Dans les zones des carrières de calcaire, l'infiltration des eaux pluviales est admise pour des surfaces imperméabilisées n'excédant pas 20 m².

4.3 dispositions particulières

Les parcs de stationnement de plus de 10 places doivent être équipés d'un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les aires de lavage de véhicules, de matériel industriel, etc. doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eau pluviales et que les eaux de lavage soient dirigées vers le réseau d'eaux usées après pré-traitement.

Les eaux pluviales des balcons, terrasses ou loggias doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

Les eaux claires (eaux de drainage, eaux provenant de nappes souterraines ou de sources, eaux de process industriels...) ne doivent pas être raccordées aux réseaux d'eaux usées.

4.4 installations autonomes

Les installations et équipements industriels autonomes du point de vue de l'alimentation en eau et de l'assainissement ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

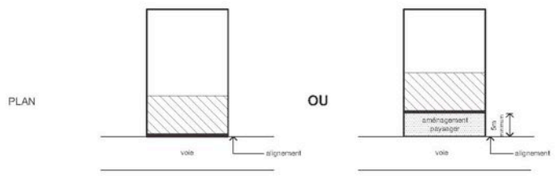
ARTICLE UF 5 : CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

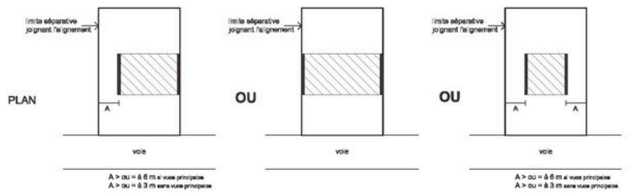
78 – PLU de Vitry-sur-Seine / règlement

MARS 06

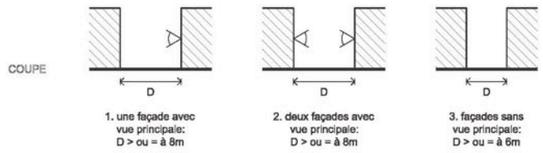
article UF 6



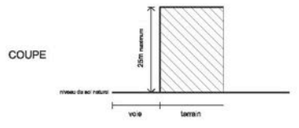
article UF 7



article UF 8



article UF 10



[illustrations simplifiées sans valeur réglementaire]

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

Dans tous les cas, les prescriptions portées au document graphique doivent être respectées.

Le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté :

- soit à l'alignement.
- soit en recul, avec un minimum de 5 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum.

ARTICLE UF 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

L'implantation des façades des constructions neuves doit respecter l'orientation, la topographie et l'implantation des constructions voisines.

Les façades des constructions peuvent être implantées :

- en limite séparative.
- en retrait des limites séparatives, avec un minimum de 6 m pour les façades comportant des baies assurant l'éclairage principal des espaces intérieurs et de 3 m pour les façades qui n'en comportent pas.

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

ARTICLE UF 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

La distance minimum comptée perpendiculairement entre les façades de deux constructions non contiguës implantées sur un même terrain est fixée à :

- 6 m si l'une des deux façades comporte des baies principales.
- 3 m si aucune des deux façades ne comporte de baie principale.

Les constructions exclusivement destinées aux process industriels ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

ARTICLE UF 9 : EMPRISE AU SOL

9.1 cas général

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 80% de la superficie du terrain.

Ce coefficient est porté à 90% pour les opération d'amélioration de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU.

Dans les secteurs UFi, UFBi et UFci, ces règles s'appliquent sous réserve du respect des dispositions du PPRI annexé au présent règlement.

9.2 équipements collectifs et ouvrages nécessaires au tri sélectif

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public, ainsi que les ouvrages nécessaires au tri sélectif, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

ARTICLE UF 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 25 m.

Cette règle ne s'applique pas :

- aux éléments techniques liés au fonctionnement des activités de la zone, tels que cheminées, conduits verticaux de ventilations, antennes, pylônes, etc.
- aux acrotères des toitures terrasses.
- aux éléments architecturaux servant de signal aux équipements collectifs.

ARTICLE UF 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 dispositions générales

Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit.

Les extensions, les constructions annexes, les pignons apparents, les façades latérales et postérieures, doivent être réalisés avec le même soin que les bâtiments principaux et les façades principales.

11.2 matériaux

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit ; en particulier, l'utilisation de carreaux de plâtre apparent en rez-de-chaussée est interdite, même à titre provisoire.

11.3 clôtures

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder 3,00 m.
Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface.
Une hauteur supérieure pourra être autorisée pour les clôtures bordant les voies et les clôtures entre voisins dans le cas des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

ARTICLE UF 12 : STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions de toutes natures et installations diverses doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes énoncées ci-dessous ne préjugent pas des occupations et utilisations du sol interdites ou autorisées sous conditions particulières par les articles UA 1 et UA 2 du présent règlement.

12.1 normes de stationnement pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

- **habitation individuelle :** ..... une place de stationnement pour les premiers 90 m² SHON, puis une place par tranche de 55 m² SHON.
- **habitation collective :** ..... une place de stationnement par tranche de 55 m² SHON et une place pour deux-roues par tranche de 100 m² SHON.
- **habitat financé par l'Etat :** .....le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ; en outre, une place pour deux-roues doit être réalisée par tranche de 100 m² SHON.
- **hébergement et logement spécifique :** ...une place par tranche de 240 m² SHON.
- **bureaux :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 40% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **locaux d'activité :** ..... la surface de stationnement doit être égale à 15% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **commerce :** ..... une place pour les premiers 200 m² SHON puis une place par tranche de 50 m² SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- **équipement collectif :** .... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

12.2 modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.1 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- toute tranche entamée égale ou supérieure à la moitié d'une tranche doit être considérée comme une tranche entière.
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la SHON, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m² ; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur SHON respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.
- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :
  - pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
  - pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.
- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.3 cas particuliers

Dans le cas où le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le présent article sur le terrain d'assiette de l'opération, il peut être tenu quitte de ces obligations en faisant application de l'article L 421-3 du code de l'urbanisme, par l'obtention ou la compensation des places de stationnement manquantes :

- soit sous forme de concession dans un parc public de stationnement.
- soit sous forme d'achat dans un parc de stationnement privé.

Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation individuelle, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles.

Les opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation individuelle ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

ARTICLE UF 13 : ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

13.1 coefficient d'espaces verts

20% au minimum de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts ; une partie de ces espaces verts correspondant au moins à 10% de la superficie du terrain doit être aménagée en pleine terre, le reste pouvant être réalisé sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Pour les opération d'amélioration de constructions antérieures à la date d'approbation du PLU, le pourcentage minimum d'espaces verts est ramené à 10% de la superficie du terrain, la totalité pouvant être réalisée sur dalle ou sous forme de toiture ou de terrasse végétalisée.

Les surfaces des cheminements piétonniers sont comptées comme espaces verts ; les aires de stationnement et les aires d'évolution de véhicules ne sont pas comptées comme espaces verts.

13.2 modalités de mise en œuvre des plantations

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre ; ces arbres peuvent être situés dans les cours, les parkings extérieurs et tout autre espace concourant à l'aménagement paysager de l'opération.

Les arbres abattus doivent être remplacés dans la limite des obligations fixées par le présent article.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres doivent être plantés et entretenus dans des conditions leur permettant de se développer normalement ; en particulier, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- **plantation sur un espace minéralisé** (cour, parking...) : la fosse de plantation ne doit pas être inférieure à 10 m³ ; les dimensions suivantes sont conseillées à titre indicatif : 2,50 m x 2,50 m de côté x 1,60 m de profondeur.
- **plantations sur dalle, terrasse ou toiture végétalisée** : l'épaisseur de terre végétale doit atteindre au minimum 1 m pour les arbres, qui doivent alors être choisis parmi les essences à petit développement et 50 cm pour la végétation arbustive et les aires gazonnées ; les parties de dalles, terrasses ou toitures végétalisées qui ne répondent pas à ces critères ne peuvent pas être comptabilisées comme espaces verts au titre du paragraphe 13.1.

Dans les secteurs UFbi et UFci :

- lorsque les constructions sont implantées en recul par rapport aux voies et emprises publiques, ce recul doit obligatoirement être planté, et la clôture sur le domaine public doit être doublée d'une haie vive.
- lorsque les constructions sont implantées en retrait des limites séparatives, la clôture doit être doublée d'une haie vive.
- les limites séparatives avec des terrains destinés à l'habitation ou les limites sur les voies en vis à vis de quartiers d'habitat doivent être plantées d'un rideau continu d'arbres de haute tige complété par une strate de végétation plus basse formant écran visuel.
- les limites séparatives avec le domaine fluvial et le long de la rive ouest de la RD52 (quai Jules Guesde) doivent être plantées d'un rideau continu d'arbres de haute tige choisis parmi les essences à grand ou moyen développement et caractéristiques des bords d'eau ; si la présence de bâtiments ou d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des activités le justifie, l'impossibilité de réaliser ce rideau d'arbres peut être compensée par la végétalisation verticale des clôtures, des façades ou murs pignons ou des toitures visibles depuis le domaine public.

13.3 opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation

Les opération d'amélioration de construction à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées par les articles 6, 7, 8 et 9 ; en tout état de cause, le maximum d'espace vert existant avant l'opération doit être conservé ou rétabli.

13.4 équipements collectifs

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

13.5 espaces verts protégés

Les EVP sont répertoriés en annexe du PLU, avec l'indication de leur superficie totale et de leur superficie réglementaire ; les emprises concernées sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du PLU.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EVP n'est admise que si les conditions suivantes sont respectées :

- elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'EVP indiquée en annexe du règlement.
- elle maintient ou améliore l'unité générale de l'EVP.
- elle maintient ou améliore la qualité de l'EVP et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

13.6 espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer figurés au document graphique sont protégés et soumis au régime des articles R 130-1 à R 130-15 du Code de l'urbanisme.

SECTION 3 : POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UF 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 cas général

Le COS global cumulé sur un terrain est fixé à 2,25.

En fonction de l'affectation des constructions, le COS est limité à :

- pour l'industrie : 2,00
- pour les bureaux : 2,25
- pour le commerce : 1,25
  pour les fonctions d'entrepôt : 0,50

14.2 dans le secteur UFci, le COS maximal affecté au commerce est porté à 2,00.

14.3 équipements collectifs

Le COS ne s'applique pas aux équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ; pour ces équipements, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE N

Les termes et notions employés dans le règlement sont définis à l'article 8 du titre 1 ; les schémas explicatifs figurant en regard de certaines règles écrites sont donnés à titre indicatif et n'ont aucune valeur réglementaire.

CARACTÈRE GÉNÉRAL DE LA ZONE N

La zone N correspond :
- d'une part à un espace naturel à protéger, dont la majeure partie est consacrée à l'aménagement d'un parc départemental dédié aux loisirs de plein air, à la détente, à la découverte de la nature et aux jardins familiaux ; cet espace est également susceptible d'accueillir des équipements publics ou privés en rapport avec les fonctions du parc, notamment les fonctions éducatives et culturelles liées à la découverte de la nature ; il accueille aussi des activités horticoles et des pépinières, ainsi qu'une aire d'accueil des gens du voyage.
- d'autre part aux parcs et jardins publics de la commune.

La zone N n'autorise pas les constructions étrangères au caractère général de la zone, si bien qu'il n'est pas délimité de secteurs de taille et de capacités permettant d'accueillir des constructions au sens de l'article R 123-8 du Code de l'urbanisme.

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE N 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :
- les constructions ou installations incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de la zone et du voisinage.
- toute construction ou installation non directement liée au caractère général de la zone.

ARTICLE N 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES À CONDITIONS SPÉCIALES

Sont autorisés sous réserve des conditions spéciales énoncées ci-dessous :
- les équipements collectifs, à condition que leur implantation soit compatible avec la vocation générale de la zone.
- Les affouillements liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.
- les constructions à usage d'habitation, à condition d'être directement liées et indispensables au fonctionnement des équipements et installations de la zone.
- l'amélioration des habitations antérieures à la date d'approbation du PLU, dans les limites fixés à l'article 14.
- **les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-5 ,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°4.B du PLU), dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble.**

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE N 3 : ACCÈS ET VOIRIE

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil.

Les caractéristiques et la configuration de ces accès doivent :
- répondre à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé.
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie.
- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

ARTICLE N 4 : DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

Outre les règles du PLU énoncées ci-après, il est rappelé aux constructeurs qu'ils doivent se conformer au règlement communal et au règlement départemental de l'assainissement.

4.1 eau potable

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable.

4.2 assainissement

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'assainissement.

Pour toute construction neuve et pour toute extension de construction existante produisant des rejets nouveaux, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être collectées séparément.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées conformément aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental en vigueur.

Eaux usées :

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être pré-traitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées domestiques de bâtiments de plus de 20 logements est subordonnée à un pré-traitement suffisant et approprié par un séparateur à graisses.

Eaux pluviales :

Les incidences de l'imperméabilisation et du ruissellement engendrés par toute opération sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux doivent être prises en compte sur la base d'une période de retour de 10 ans (pluie décennale).

Les volumes des ouvrages de rétention doivent être dimensionnés de manière à maintenir les débits de fuite admissibles au réseau dans les limites suivantes :

- dans les secteurs équipés de réseaux séparatifs, un maximum de 5 litres / seconde pour les habitations individuelles et 15 litres / seconde pour les habitations collectives.
- dans les secteurs équipés de réseaux unitaires, un maximum de 0 litres / seconde (débit de fuite nul) sauf en cas d'impossibilité d'infiltration totale des eaux pluviales nécessitant leur raccordement au réseau, où le débit de fuite est autorisé jusqu'à 5 litres / seconde.

Dans les zones des carrières de gypse, l'infiltration des eaux pluviales est interdite.

Dans les zones des carrières de calcaire, l'infiltration des eaux pluviales est admise pour des surfaces imperméabilisées n'excédant pas 20 m².

4.3 dispositions particulières

Les parcs de stationnement de plus de 10 places doivent être équipés d'un dispositif de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les aires de lavage de véhicules, de matériel industriel, etc. doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eau pluviales et que les eaux de lavage soient dirigées vers le réseau d'eaux usées après pré-traitement.

Les eaux pluviales des balcons, terrasses ou loggias doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

Les eaux claires (eaux de drainage, eaux provenant de nappes souterraines ou de sources, eaux de process industriels...) ne doivent pas être raccordées aux réseaux d'eaux usées.

ARTICLE N 5 : CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

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

Dans tous les cas, les prescriptions portées au document graphique doivent être respectées.

Le nu de référence des façades des constructions neuves doit être implanté dans la continuité des fronts bâtis avoisinants, en respectant au minimum une distance de 3 m par rapport à l'axe de la voie si la largeur de celle-ci est inférieure à 6 m.

En l'absence de front bâti avoisinant, le nu de référence des façades des constructions neuves peut être implanté :

- soit à l'alignement, avec une distance minimum de 3 m par rapport à l'axe de la voie.
- soit en recul, avec un minimum de 5 m par rapport à l'alignement ; dans ce cas, l'espace libre entre l'alignement et la construction doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

ARTICLE N 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

La distance minimum comptée perpendiculairement entre la façade d'une construction et la limite séparative doit être au moins égale à la hauteur à l'égout de cette construction.

L'implantation en limite séparative est autorisée :

- en cas d'adossement à un pignon voisin existant, sous réserve du bon état de ce pignon et dans la limite des héberges de celui-ci.
- pour les façades des constructions dont la hauteur comptée entre le sol naturel et l'égout du toit n'excède pas 3,50 m.

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

Non réglementé.

ARTICLE N 9 : EMPRISE AU SOL

Non réglementé.

ARTICLE N 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions comptée entre le niveau du sol naturel et l'égout du toit ne doit pas excéder 10 m.

Les édicules techniques doivent être intégrés dans le volume de la construction. Seuls les cheminées, les conduits verticaux de ventilations et les acrotères des toitures terrasses peuvent sortir de l'enveloppe de la toiture.

ARTICLE N 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 dispositions générales

Tout ouvrage ou construction qui serait de nature par sa situation, ses dimensions ou son aspect extérieur, à porter atteinte à l'intérêt ou au caractère des lieux avoisinants ou du paysage naturel et urbain, est interdit.

Les extensions, les constructions annexes, les pignons apparents, les façades latérales et postérieures, doivent être réalisés avec le même soin que les bâtiments principaux et les façades principales.

Les éléments techniques (boîtiers de raccordement aux réseaux, cheminées, locaux techniques, machineries d'ascenseurs, d'aération ou de réfrigération, sorties de secours, postes électriques, citernes, installations sanitaires ou autres installations de service, antennes relais...) doivent être implantés dans des endroits peu visibles, intégrés aux volumes principaux ou inclus dans une construction annexe.

11.2 matériaux

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit ; en particulier, l'utilisation de carreaux de plâtre apparent en rez-de-chaussée est interdite, même à titre provisoire.

11.3 clôtures

La hauteur des clôtures ne doit pas excéder 2,00 m ; cette hauteur maximum est portée à 2,50 m pour les équipements
collectifs.
Leurs parties pleines ne doivent pas représenter plus de 50% de leur surface.
Les clôtures végétales doivent être privilégiées.

ARTICLE N 12 : STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions de toutes natures et installations diverses doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes énoncées ci-dessous ne préjugent pas des occupations et utilisations du sol interdites ou autorisées sous conditions particulières par les articles UA 1 et UA 2 du présent règlement.

12.1 normes de stationnement pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

- habitation individuelle : ..... une place de stationnement pour les premiers 90 m² SHON, puis une place par tranche de 55 m² SHON.
- habitation collective : ..... une place de stationnement par tranche de 55 m² SHON et une place pour deux-roues par tranche de 100 m² SHON.
- habitat financé par l'Etat : ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction ; en outre, une place pour deux-roues doit être réalisée par tranche de 100 m² SHON.
- hébergement et logement spécifique : .... une place par tranche de 240 m² SHON.
- bureaux : ..... la surface de stationnement doit être égale à 40% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- locaux d'activité : ..... la surface de stationnement doit être égale à 15% de la SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- commerce : ..... une place pour les premiers 200 m² SHON puis une place par tranche de 50 m² SHON ; en outre, des espaces de stationnement pour les deux-roues doivent être prévus en quantité suffisante au regard des caractéristiques de l'opération.
- équipement collectif : ..... le nombre de places de stationnement créé doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

12.2 modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.1 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- toute tranche entamée égale ou supérieure à la moitié d'une tranche doit être considérée comme une tranche entière.
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la SHON, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m² ; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur SHON respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.
- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :
  - pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
  - pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.

- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.3 cas particuliers

Dans le cas où le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le présent article sur le terrain d'assiette de l'opération, il peut être tenu quitte de ces obligations en faisant application de l'article L 421-3 du code de l'urbanisme, par l'obtention ou la compensation des places de stationnement manquantes :

- soit sous forme de concession dans un parc public de stationnement.
- soit sous forme d'achat dans un parc de stationnement privé.

Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation individuelle, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles.

Les opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation individuelle ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article.

Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

ARTICLE N 13 : ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aménagement paysagers des parcs et jardins publics.

13.1 plantation des espaces libres

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre (y compris les cours et les parkings extérieurs).

Les arbres abattus doivent être remplacés.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

13.2 modalités de mise en œuvre des plantations

Au moins un arbre de haute tige doit être planté ou préservé par tranche entamée de 100 m² d'espace libre ; ces arbres peuvent être situés dans les cours, les parkings extérieurs et tout autre espace concourant à l'aménagement paysager de l'opération.

Les arbres abattus doivent être remplacés dans la limite des obligations fixées par le présent article.

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère de l'espace, de sa vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres doivent être plantés et entretenus dans des conditions leur permettant de se développer normalement ; en particulier, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- **plantation sur un espace minéralisé** (cour, parking...) : la fosse de plantation ne doit pas être inférieure à 10 m^3 ; les dimensions suivantes sont conseillées à titre indicatif : 2,50 m x 2,50 m de côté x 1,60 m de profondeur.
- **plantations sur dalle, terrasse ou toiture végétalisée** : l'épaisseur de terre végétale doit atteindre au minimum 1 m pour les arbres, qui doivent alors être choisis parmi les essences à petit développement et 50 cm pour la végétation arbustive et les aires gazonnées ; les parties de dalles, terrasses ou toitures végétalisées qui ne répondent pas à ces critères ne peuvent pas être comptabilisées comme espaces verts au titre du paragraphe 13.1.

13.3 opérations d'amélioration de constructions existantes à usage d'habitation

Les opération d'amélioration de construction à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU et qui ne seraient pas conformes aux dispositions du présent article sont autorisées dans les limites fixées par les articles 6, 7, 8 et 9 ; en tout état de cause, le maximum d'espace vert existant avant l'opération doit être conservé ou rétabli.

13.4 équipements collectifs

Les équipements collectifs répondant à l'intérêt général ou à une mission de service public ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

13.3 espaces verts protégés

Les EVP sont répertoriés en annexe du PLU, avec l'indication de leur superficie totale et de leur superficie réglementaire ; les emprises concernées sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du PLU.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EVP n'est admise que si les conditions suivantes sont respectées :

- elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'EVP indiquée en annexe du règlement.
- elle maintient ou améliore l'unité générale de l'EVP.
- elle maintient ou améliore la qualité de l'EVP et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

13.4 espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer figurés au document graphique sont protégés et soumis au régime des articles R 130-1 à R 130-15 du Code de l'urbanisme.

SECTION 3 : POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE N 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 cas général

Non réglementé ; les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 1 à 13.

14.2 opérations d'amélioration de constructions à usage d'habitation existantes

Les opérations d'amélioration de constructions à usage d'habitation antérieures à la date d'approbation du PLU en doivent pas conduire à excéder une constructibilité globale de 120 m² après travaux.

E1. Zonage et réservations
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011

LEGENDE

limite de la commune

limite de zone

limite de secteur

UAb désignation de zone et de secteur

périmètres de protection des Monuments Historiques

périmètres de réflexion [Article L. 111-10 du Code de l'Urbanisme]

périmètres de ZAC

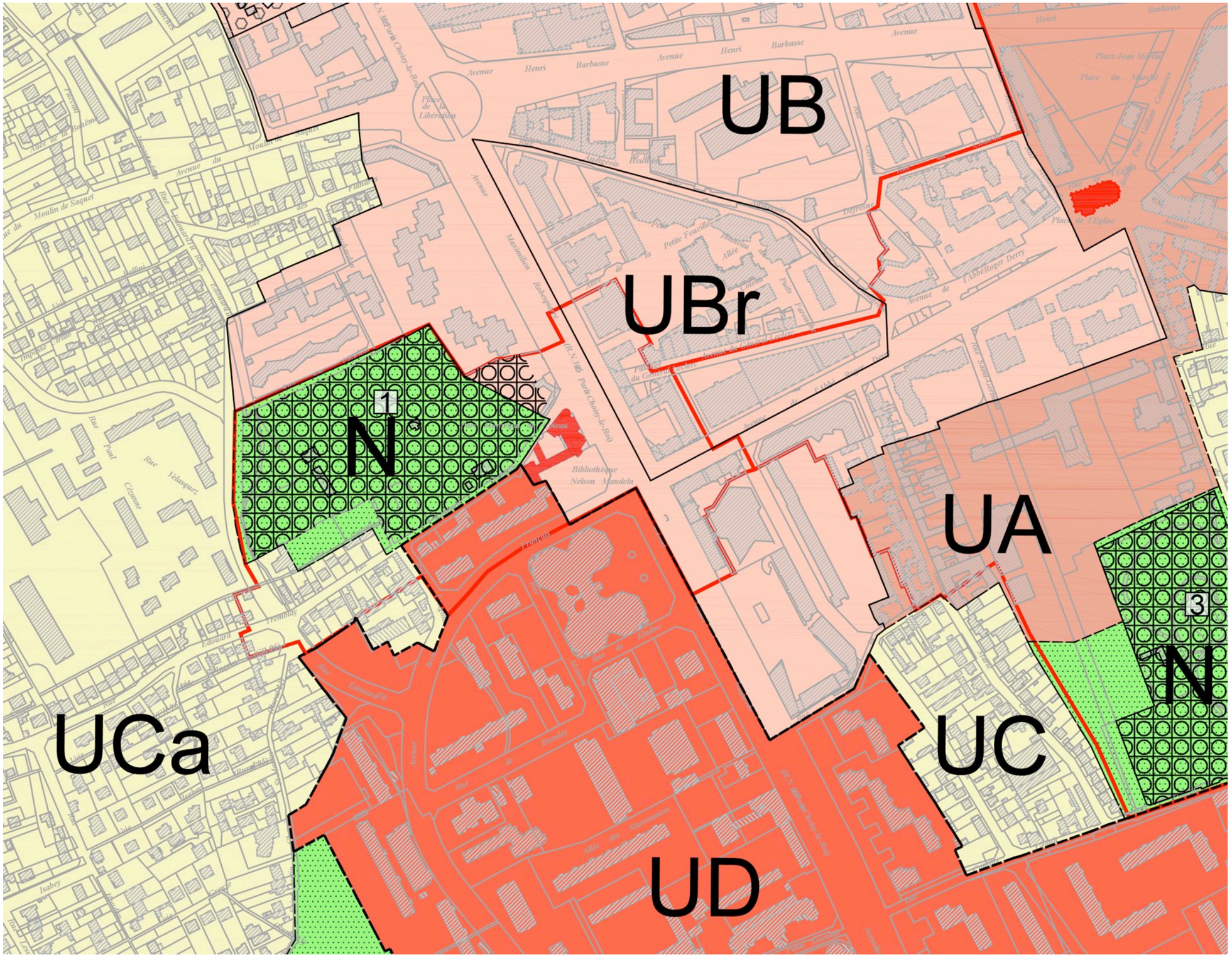
Périmètre de l'Opération d'Intérêt Nationnale Décret n° 2007/783 du 10 Mai 2007

espaces boisés classés

1 Parc du Coteau.....31 430m²
2 Domaine Départemental Chérioux.....105 667m²
3 Parc Joliot Curie.....26 000m²
4 Parc Daniel Fery.....6 600m²
5 Villa de Vitry / square Vilmorin.....10 300m²
6 Cité des Folies Plaisance.....7 000m²

espaces verts protégés

1 Espace vert du Moulin Vert.....2 655m² - superficie règlementaire 95%
2 Rue Lakanal.....2 895m² - superficie règlementaire 95%
3 Lycée privé Epin .....1 534m² - superficie règlementaire 95%


UB
UBr
UA
UCa
UC
UD
N
1
N
3
N

E2. Zonage et réservations
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011

LEGENDE

limite de la commune

limite de zone

limite de secteur

UAb désignation de zone et de secteur

périmètres de protection des Monuments Historiques

périmètres de réflexion [Article L. 111-10 du Code de l'Urbanisme]

périmètres de ZAC

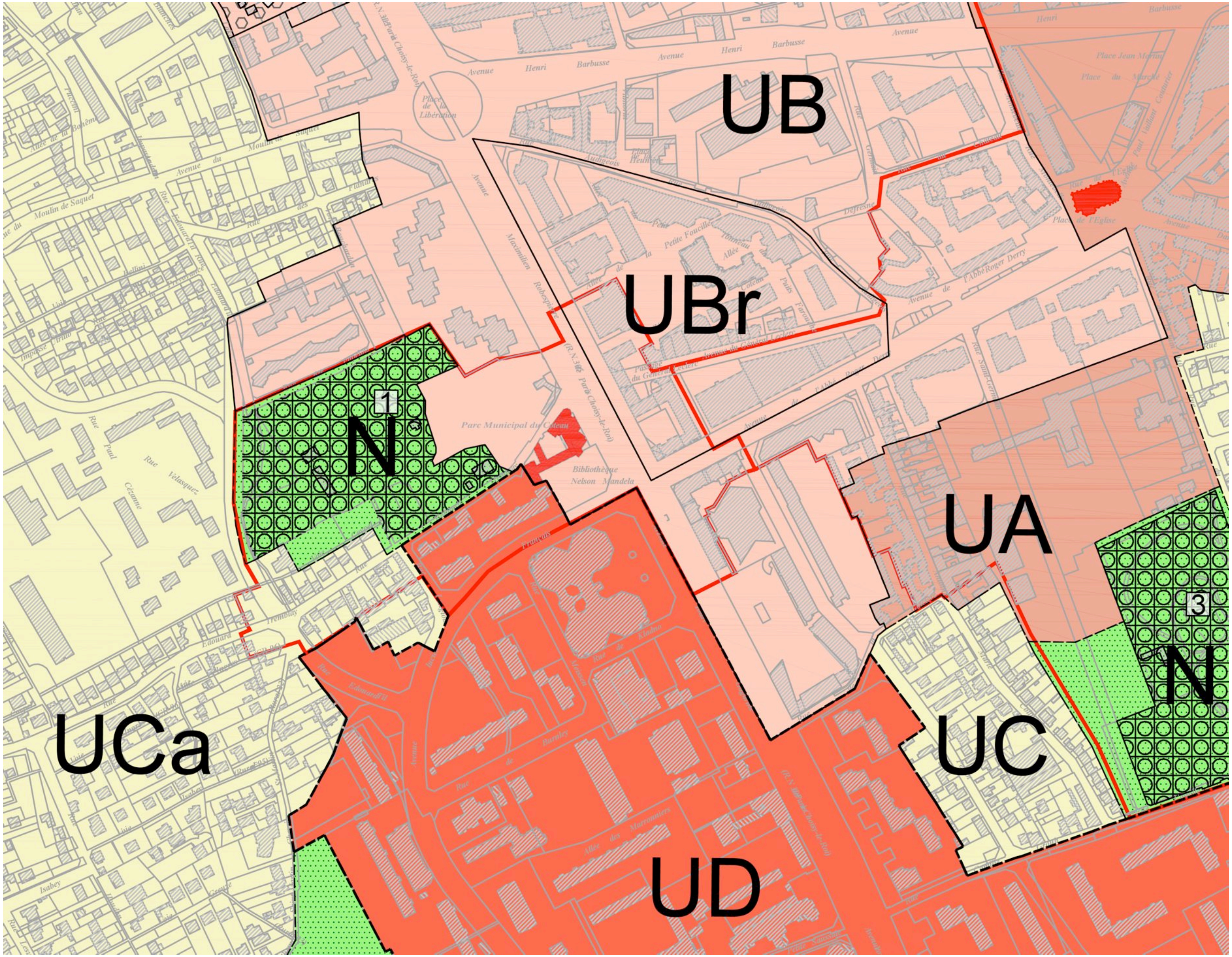
Périmètre de l'Opération d'Intérêt Nationnale Décret n° 2007/783 du 10 Mai 2007

espaces boisés classés

1 Parc du Coteau.....24 190m²
2 Domaine Départemental Chérioux.....105 667m²
3 Parc Joliot Curie.....26 000m²
4 Parc Daniel Fery.....6 600m²
5 Villa de Vitry / square Vilmorin.....10 300m²
6 Cité des Folies Plaisance.....7 000m²

espaces verts protégés

1 Espace vert du Moulin Vert.....2 655m² - superficie règlementaire 95%
2 Rue Lakanal.....2 895m² - superficie règlementaire 95%
3 Lycée privé Epin .....1 534m² - superficie règlementaire 95%



UB
UBr
UA
UC
UCa
UD
N
1
N
3
Avenue Henri Barbusse
Place de la Libération
Place Jean Moulin
Place du Marché
Place de l'Eglise
Avenue de l'Abbé Roger Derry
Avenue du Général Leclerc
Avenue Maximilien Robespierre
Avenue du Moulin de Saquet
Parc Municipal du Coteau
Bibliothèque Nelson Mandela
Rue de Kladno
Rue de Burnley
Allée des Marronniers
Rue Paul Cézanne
Rue Velasquez

F1. Patrimoine bâti
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d’Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011

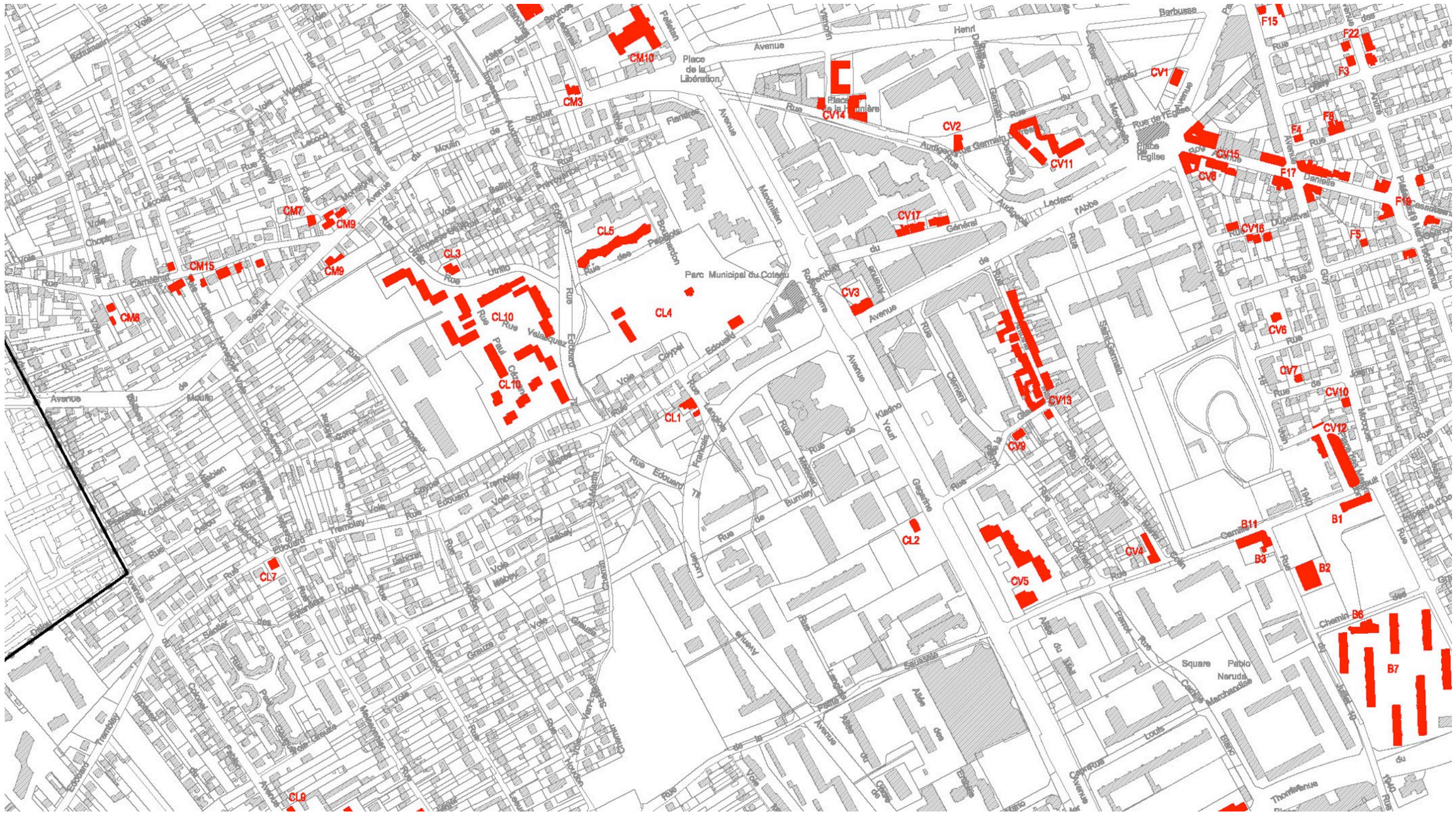
CM10
CM3
CM7
CM9
CM9
CM15
CM8
CL3
CL5
CL10
CL10
CL4
CL1
CL2
CL7
CL9
CV1
CV2
CV11
CV14
CV17
CV3
CV13
CV9
CV5
CV4
CV15
CV8
CV16
CV6
CV7
CV10
CV12
F15
F22
F3
F8
F4
F17
F19
F5
B1
B11
B3
B2
B6
B7
Place de la Libération
Parc Municipal du Coteau
Square Pablo Neruda

F2. Patrimoine bâti
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vitry-sur-Seine

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 mai 2006
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2011


CM10
CM3
CM7
CM9
CM15
CM8
CL5
CL3
CL10
CL4
CL1
CL2
CL7
CL9
CV1
CV2
CV11
CV15
CV8
CV17
CV3
CV13
CV9
CV5
CV4
CV16
CV6
CV7
CV10
CV12
B1
B2
B3
B6
B7
B11
F15
F22
F3
F4
F8
F17
F19
F5
Place de la Libération
Parc Municipal du Coteau
Square Pablo Neruda

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

www.societedugrandparis.fr