

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



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

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

PIÈCE **1.12**

Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme d'**Alfortville**

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 d'Alfortville	20	
4	Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune	23	
4.1	Les documents supra-communaux	25	
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)	25	
4.1.2	Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	25	
4.2	Le PLU en vigueur	25	
4.2.1	Le plan de zonage : les zones traversées	25	
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	26	
4.2.3	Les contraintes réglementaires	26	
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	26	
4.2.5	Les Orientations Particulières d'Aménagement	26	
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	28	
4.3.1	Les principes retenus pour la mise en compatibilité	28	
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	28	
4.3.3	Evolutions du règlement induites par le projet	29	
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	39	
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur		
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité		
B1.	Extrait du règlement en vigueur		
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité		

1 Preamble

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'ALFORTVILLE, 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 1^{er} octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune d'ALFORTVILLE 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 d'ALFORTVILLE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 12 février 2009.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification n°2 approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 10 février 2011.

Ainsi, le document d'urbanisme d'ALFORTVILLE 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 : Une révision générale du PLU est à l'étude. Cette dernière a été prescrite le 21 octobre 2009.

La ville d'ALFORTVILLE 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 d'Alfortville a fait l'objet d'une procédure de modification, approuvée par le Conseil Municipal le 20 Décembre 2012. Cette modification n°3 du PLU d'Alfortville a porté sur des dispositions du document qui ne sont pas concernées par la présente procédure de mise en compatibilité. Ainsi, les dispositions prévues par la présente procédure de mise en compatibilité demeurent inchangées.

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

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

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

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

2.1.2 Champ d'application

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

Au vu des textes¹, compte tenu de la nature du projet, et quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, **la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'Etat.**

Le Préfet de Région appréciera, sur la base d'un dossier transmis par la Société du Grand Paris, d'une part l'utilité publique du projet et d'autre part, la compatibilité des dispositions du document d'urbanisme avec l'opération.

C'est sous sa responsabilité que sera conduite la procédure.

2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville d'ALFORTVILLE. **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 d'ALFORTVILLE. 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 d'ALFORTVILLE 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 d'ALFORTVILLE.

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 d'ALFORTVILLE avec la Déclaration d'Utilité Publique est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

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

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

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

2.4.1 Article L. 123-16

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

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

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

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

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

L'ordonnance n 2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme a modifié le contenu de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme qui est à présent repris aux articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme. Les dispositions de cette ordonnance sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

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

2.4.2 Article R. 123-23

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

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

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

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

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

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

2.4.3 Autres dispositions

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

2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

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

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

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

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

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

3 Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

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

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

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

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

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

3.1.2 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département 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).



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3.2 Les gares

Les gares se composent de deux parties :

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

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

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

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

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

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

3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

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

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

- Les accès pompiers devront être réalisés au minimum tous les 800 mètres également. Il s'agit d'ouvrages situés préférentiellement sur la voirie publique et raccordés au tunnel. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés.
- Les accès aux ouvrages d'épuisement² devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés, sans élévation par rapport au niveau du sol.
- Les postes de redressement³ seront réalisés tous les 2 kilomètres environ. Ils seront situés préférentiellement à l'intérieur des gares et sur le domaine public et pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1) jusqu'à 150 mètres carrés d'emprise au sol.

3.2.3.4 Les sites industriels

Le projet prévoit la création de deux sites industriels, l'un consacré à la maintenance et au remisage du matériel roulant (sur la commune de Champigny-sur-Marne), l'autre à la maintenance des infrastructures (sur la commune de Vitry-sur-Seine).

Le site de Champigny-sur-Marne a pour fonction d'assurer une partie des activités de maintenance courante, de maintenance renforcée, de nettoyage et de remisage des rames du réseau Grand Paris Express ; il accueille également des espaces de commandement et de contrôle de l'exploitation, avec l'aménagement d'un poste de commandement centralisé. Ces équipements, construits dans le cadre de la réalisation du tronçon Noisy-Champs – Pont de Sèvres, sont dimensionnés pour pouvoir prendre en charge d'autres sections constitutives du réseau Grand Paris Express.

Le site de Vitry-sur-Seine a pour fonction d'assurer l'entretien de l'ensemble des infrastructures de la ligne de métro. Les équipements qui lui sont associés permettent de garantir la maintenance des voies, du système d'alimentation électrique ainsi que des équipements liés aux systèmes, aux gares et aux ouvrages d'art.

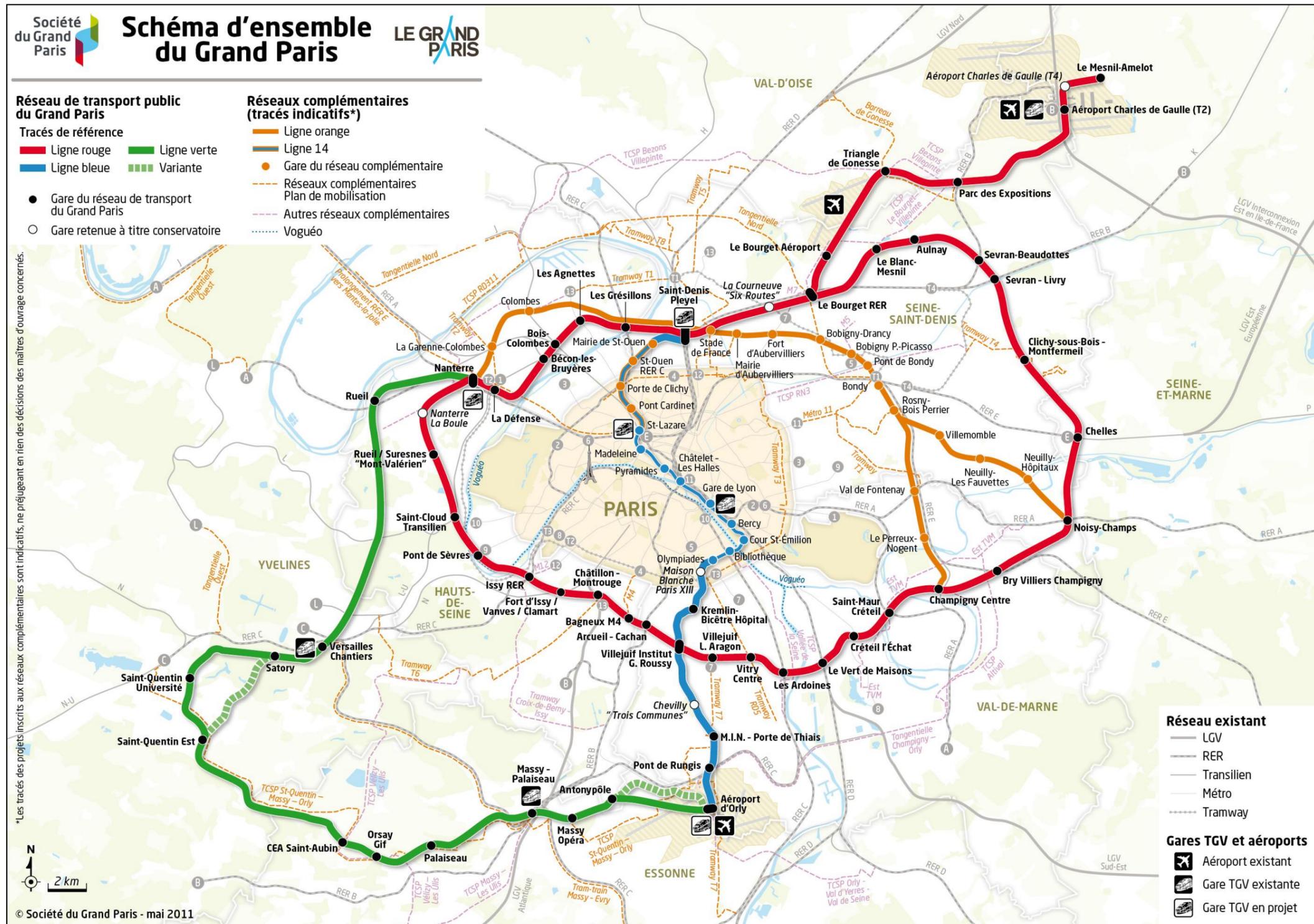
3.2.4 Présentation du projet sur la ville d'Alfortville

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la partie Sud du territoire d'ALFORTVILLE et d'Ouest en Est sur une longueur totale d'environ 0,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante franchit le Port d'Alfortville en limite Ouest de la commune, à la rencontre des quais de la Révolution et Jean-Baptiste Clément. Il poursuit son parcours jusqu'à la limite Est de la commune sur une zone pavillonnaire, juste interrompue par le square situé place de l'Europe.
- Une nouvelle gare « Le Vert de Maisons » sera implantée sur la commune de Maisons-Alfort. L'emprise en souterrain de cette gare s'étend sur la commune d'Alfortville au niveau de l'intersection des rues de Naples et de Pétrograd.
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe à l'intersection des rues de Rome et de Madrid.

² Un poste, ou ouvrage d'épuisement est destiné à recueillir les eaux d'infiltration du tunnel pour les rejeter dans le réseau d'assainissement local, c'est le point le plus bas du tracé.

³ Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fourni par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.



Le programme : le réseau Grand Paris Express

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

4.1 Les documents supra-communaux

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

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

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

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

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

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

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

La ville d'ALFORTVILLE 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 d'ALFORTVILLE sur une longueur totale d'environ 0,9 kilomètre.

Rappelons que le territoire est concerné par ce projet :

- Par l'infrastructure de transport en tunnel.
- Par les emprises en souterrain de la gare « Le Vert de Maisons » implantée sur la commune de Maisons-Alfort.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le projet est implanté sur six zones distinctes du PLU de la ville d'ALFORTVILLE : cinq zones urbaines et une zone naturelle.

4.2.1.1 Le secteur UAb de la zone UA

La zone UA est uniquement traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain en son secteur UAb, de manière très ponctuelle, en limite Ouest de la commune, à la convergence de la rue de Choisy et du quai Jean-Baptiste Clément (une dizaine de mètres).

Le Règlement d'Urbanisme précise que « **cette zone correspond au tissu urbain dit « mixte » qui est caractérisé par une diversité des formes urbaines avec une densité plus ou moins importante et par une diversité des fonctions urbaines (habitat, activités, équipements, etc.).** ».

4.2.1.2 Le secteur UBb de la zone UB

La zone UB est uniquement traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain en son secteur UBb, de manière très ponctuelle, en limite Ouest de la commune, à l'extrémité Sud de la rue de Choisy (une dizaine de mètres).

Le Règlement d'Urbanisme précise que « **cette zone correspond à des espaces à dominante d'habitat collectif. Cette zone comprend trois secteurs [...] : un secteur UBb dans lequel les bâtiments relativement hauts sont construits en ordre continu** ».

4.2.1.3 La zone UC

Cette troisième zone est traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain pour une faible section (15 m environ), les emprises en souterrain de la gare « Le Vert de Maisons » y seront implantées.

Le Règlement d'Urbanisme indique « **cette zone correspond aux espaces nécessaires aux grands services urbains et aux constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif** ».

4.2.1.4 La zone UE

La zone urbaine UE traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain (sur 580 m environ) se situe au Sud de la commune, de part et d'autre de la Place de l'Europe :

- Par la section de l'infrastructure courante de transport en tunnel.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe à l'intersection des rues de Rome et de Madrid.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « **zone à vocation d'habitat individuel, au parcellaire petit ou moyen, à faible densité** ».

4.2.1.5 Le secteur UFG de la zone UF

La zone UF est uniquement traversée par une section de l'infrastructure courante en souterrain en son secteur UFG, en limite Ouest de la commune, à la rencontre des quais de la Révolution et Jean-Baptiste Clément (50 m environ).

Le Règlement d'Urbanisme précise que « **cette zone correspond aux différents espaces à vocation principalement économique de la ville. Cette zone comprend différents secteurs [...] : le port d'Alfortville, UFG** ».

4.2.1.6 La zone N et le secteur Nc

Il s'agit de la seule **zone naturelle** du PLU concernée par une section de l'infrastructure courante en souterrain :

- En limite Ouest de la commune, sur la traversée de la Seine pour une longueur de 80 m environ en zone N.
- Une section traverse un secteur Nc circonscrivant la Place de l'Europe sur 40 m environ.

Le Règlement d'Urbanisme précise que « **cette zone correspond aux espaces protégés en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique et écologique.** [...] Le secteur Nc correspond aux parcs et jardins publics ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

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

4.2.3 Les contraintes réglementaires

4.2.3.1 Les servitudes d'utilité publique

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

- Servitude de halage.
- Zone ferroviaire en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer (RATP – SNCF).
- Servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport d'Orly.

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.

4.2.3.2 Les autres contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est impactée par deux contraintes réglementaires :

- Le PPRI des vallées de la Seine et de la Marne approuvé par arrêté préfectoral en date du 12 décembre 2007.

- Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, à l'Ouest aux abords de la route départementale longeant la Seine (Réseau départemental – Arrêté n°2002-06) et à l'Est à l'approche de la voie SNCF – RER D (Réseau ferroviaire et sites propres – arrêté préfectoral n°2002-08).

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

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Parmi les objectifs cités dans le PADD de la ville d'ALFORTVILLE figure celui de « maîtriser et d'organiser l'évolution urbaine ».

Le texte précise que « la ville peut s'organiser selon une logique d'axes, une logique de pôles et par rapport au fleuve ».

La ville souhaite également favoriser la cohésion sociale notamment en facilitant la mobilité par une politique de développement des transports en commun : « la desserte de transports en commun dont bénéficie Alfortville doit être confortée. L'amélioration des transports en commun prend deux formes :

- Un aménagement de voies réservées.
- Une amélioration de la fréquence de passage ».

En tout état de cause, sans être mentionné explicitement dans le PADD ni repris dans les cartes d'illustration, le projet de réseau de transport public du Grand Paris est bien pris en considération. Le projet ne remet donc pas en cause le PADD, qui ne nécessite pas de mise en compatibilité.

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU en vigueur de la ville d'ALFORTVILLE ne comporte pas d'Orientations Particulières d'Aménagement.

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

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

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

- **Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet.**
- **La réécriture de la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires afin d'autoriser le projet dans toutes ses composantes.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité

L'article R. 123-9 du code de l'urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « **constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif** » dont font partie le projet et ses différentes composantes. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le code ne donne aucune définition de la notion de « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ». Le PLU d'ALFORTVILLE ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « *Grand Paris Express* ».

Aussi, dans le chapitre « *Les déplacements* », la partie consacrée aux transports collectifs sera complétée par le texte suivant :

LES PROJETS : LE RESEAU DE TRANSPORT « GRAND PARIS EXPRESS »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Le Vert de Maisons » 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 d'ALFORTVILLE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la partie Sud du territoire d'ALFORTVILLE et d'Ouest en Est sur une longueur totale d'environ 0,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante franchit le Port d'Alfortville en limite Ouest de la commune, à la rencontre des quais de la Révolution et Jean-Baptiste Clément. Il poursuit son parcours jusqu'à la limite Est de la commune sur une zone pavillonnaire, juste interrompue par le square situé place de l'Europe.
- Une nouvelle gare « Le Vert de Maisons » sera implantée sur la commune de Maisons-Alfort. L'emprise en souterrain de cette gare s'étend sur la commune d'Alfortville au niveau de l'intersection des rues de Naples et de Péetrograd.
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe à l'intersection des rues de Rome et de Madrid.

Exposé des motifs des changements apportés*

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

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

Les articles du règlement ont été analysés et si-besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

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

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

4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

- Les articles 1 (« Occupations et utilisations du sol interdites ») et 2 (« Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ») de toutes les zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour lever les interdictions pouvant peser sur les différentes composantes du projet (notamment les affouillements et les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement nécessitées par la gestion du réseau de transport public du Grand Paris).
- Pour les zones où seront localisés l'ouvrage technique annexe⁴ ou l'emprise souterraine de la gare Vert de Maisons, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet et proposer des dispositions spécifiques pour les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » :
 - L'article 5 « Caractéristiques des terrains ».
 - L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
 - L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
 - L'article 9 « Emprise au sol ».
 - L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
 - L'article 12 « Stationnements et espaces libres ».
 - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».
 - L'article 14 « Coefficient d'Occupation du Sol ».

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

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

Définition des CINASPIC dans le règlement	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
	<p>Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ». Ainsi, aucune mention sur ce point n'est portée dans les dispositions générales ou dans les articles 1 et 2.</p> <p>Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</p>	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UA (secteur UAb)	Art. 1	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UA 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif ainsi que les affouillements qui leur sont nécessaires.</p> <p>Le présent article UA 1 ne les interdit pas.</p> <p>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p>/</p>
	Art. 2	<p>L'article UA 2 rappelle les occupations et utilisations du sol admises sous conditions.</p> <p>Les CINASPIC et les affouillements n'étant pas mentionnées, ils sont donc autorisés de fait sans condition.</p> <p>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p>/</p>

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 (secteur UBb)	Art. 1	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UB 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif ainsi que les affouillements qui leur sont nécessaires.</p> <p>Le présent article UB 1 ne les interdit pas.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 2	<p>L'article UB 2 rappelle les occupations et utilisations du sol admises sous conditions.</p> <p>Les CINASPIC et les affouillements n'étant pas mentionnées, ils sont donc autorisés de fait sans condition.</p> <p>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

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	Art. 1	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UC 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, ainsi que les affouillements et les ICPE qui leurs sont nécessaires.</p> <p>Le présent article UC 1 ne les interdit pas à l'exception des installations classées visées à l'article UC 2.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 2	<p>L'article UC 2 rappelle les occupations et utilisations du sol admises sous conditions.</p> <p>Si rien n'est dit sur les affouillements, qui sont donc autorisés de fait, l'alinéa 1 indique :</p> <p><i>« 1. les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à autorisation ou à déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors qu'elles respectent les dispositions du paragraphe 1 du présent article et qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers tels que les systèmes de régulation thermique des immeubles, les garages et les parcs de stationnement, les boulangeries, les laveries,... »</i></p> <p>Les ICPE autorisées dans la zone ne concernent donc, dans l'esprit du rédacteur, que les services et commerces qui peuvent être régis par cette réglementation (garages, boulangeries...). Il est donc nécessaire d'élargir le champ d'application de l'alinéa 2 aux installations du futur réseau de transport public du Grand Paris qui relèvent de ladite réglementation.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction à insérer en fin d'alinéa 1 est la suivante :</p> <p><i>« 1. les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à autorisation ou à déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors qu'elles respectent les dispositions du paragraphe 1 du présent article et qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers tels que les systèmes de régulation thermique des immeubles, les garages et les parcs de stationnement, les boulangeries, les laveries, <u>ou qu'elles soient liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u> ; ».</i></p>
	Art. 12	<p>L'article UC 12 précise notamment les dispositions suivantes :</p> <p><i>« 12.1 Normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions (...)</i></p> <p><i>12.1.6 Pour les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif</i></p> <p><i>Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de la nature des équipements, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation. (...)</i></p> <p><i>12.6 Le stationnement des deux roues</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>12.6.4 Pour les autres destinations</i></p> <p><i>Pour les autres destinations, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés. »</i></p> <p>Ces dispositions offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	Art. 1	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UE 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, ainsi que les affouillements qui leurs sont nécessaires.</p> <p>Le présent article UE 1 ne les interdit pas.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 2	<p>L'article UE 2 rappelle les occupations et utilisations du sol admises sous conditions.</p> <p>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 5	<p>Cet article UE 5 n'est pas règlementé.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 6	<p>L'alinéa 6.2 «Dispositions particulières» de l'article UE 6 indique :</p> <p>« [...] Les constructions ou installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif, peuvent être implantées à l'alignement ou en recul. En cas de recul, ce dernier doit avoir un maximum de 12 mètres. »</p> <p>Cette prescription spécifique pour les CINASPIC est suffisamment large pour être compatible 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 ...).</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de complément de son libellé.</p>	/
	Art. 7	<p>En fin d'article UE 7, une disposition particulière indique :</p> <p>« Une implantation différente de celle prévue ci-dessus peut être admise dans les cas suivants :</p> <p>[...] 3. lorsqu'il s'agit d'un bâtiment annexe ou d'une construction ou d'une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Cette disposition lève toute incompatibilité avec le projet.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	Art. 9	<p>La dernière phrase de l'article UE 9 indique :</p> <p>« <i>Le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 0,70 de la superficie totale du terrain pour une construction ou une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.</i> »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction à insérer en fin d'article UE 9.2 est la suivante :</p> <p><u>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100 % ».</u></p>
	Art. 10	<p>L'article UE 10 dispose notamment que :</p> <p>« <i>Les hauteurs maximales des constructions ne peuvent excéder :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Une hauteur de façade (Hf) de 7 mètres ;</i> • <i>Une hauteur plafond (Hp) de 7 mètres dans le cas des toitures-terrasses, 10 mètres pour les autres types de toiture.</i> » <p>Ces dispositions laissent une marge de hauteur suffisante pour les installations visées.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p> 	/
	Art. 12	<p>L'article UE 12 précise notamment les dispositions suivantes :</p> <p>« <i>12.1 Normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions</i></p> <p><i>12.1.6 Pour les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif</i></p> <p><i>Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de la nature des équipements, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation.</i></p> <p>(...)</p> <p><i>12.6 Le stationnement des deux roues</i></p> <p><i>12.6.4 Pour les autres destinations</i></p> <p><i>Pour les autres destinations, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés.</i> »</p> <p>Ces dispositions offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 13	<p>L'article UE 13 indique :</p> <p>« <i>60 % des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts de pleine terre.</i></p> <p><i>Dans le cas d'une impossibilité de réaliser 60 % des espaces libres en espaces verts en pleine terre, 70 % des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts sur dalle avec un minimum de 80 centimètres de terre végétale.</i> »</p> <p>Les dispositions de cet article peuvent s'avérer incompatibles avec les caractéristiques des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris qui ne nécessitent pas d'espace extérieur privatif.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin de paragraphe « Quantitativement » est la suivante :</p> <p><u>« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas au réseau de transport public du Grand Paris ».</u></p>
	Art. 14	<p>L'article UE 14 n'étant pas réglementé, il ne présente donc pas d'incompatibilité avec le projet.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<p style="text-align: center;">UF (secteur UFG)</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1</p>	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article UF 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif ainsi que les affouillements qui leur sont nécessaires.</p> <p>Or, l'alinéa 11 réglementant le secteur UFG concerné par le projet indique que sont interdites :</p> <p>« Dans le secteur UFG, toutes les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas liées à l'exploitation du service public fluvial. »</p> <p>Le projet ne peut pas satisfaire à cette règle impérative.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction à insérer en fin d'alinéa 11 est la suivante :</p> <p>« Dans le secteur UFG, toutes les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas liées à l'exploitation du service public fluvial <u>ou aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u>. ».</p>
	<p style="text-align: center;">Art. 2</p>	<p>L'article UF 2 rappelle les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières.</p> <p>Il n'émet aucune règle particulière pour le secteur UFG concernant les affouillements.</p> <p>En tout état de cause, compte tenu de la modification portée à l'article UF 1, les différentes composantes du projet sont donc implicitement autorisées.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p style="text-align: center;">/</p>

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 et le secteur Nc	Art. 1	<p>Il convient de vérifier si les occupations ou utilisations des sols interdites dans l'article N 1 visent ou non les composantes du réseau de transport public du Grand Paris au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif ainsi que les affouillements qui leur sont nécessaires.</p> <p>Or, l'article N 1 renvoie à l'article N 2 pour définir ce qui peut être autorisé sous conditions. C'est l'examen de ce dernier qui permettra de juger si les composantes du projet sont bien admises.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	Art. 2	<p>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article N 1, il est donc implicitement autorisé.</p> <p>L'alinéa 1 indique que sont admises :</p> <p><i>« - les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans le milieu environnant ».</i></p> <p>Cette disposition s'avère être compatible en ce qui concerne le projet de réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1.

**Rapport de présentation
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Alfortville

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 12 février 2009
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 20 décembre 2012*

LES DEPLACEMENTS

TRANSPORTS

5 lignes de bus desservent Alfortville :

- 103** : Alfort-Ecole Vétérinaire (Metro) / Choisy-le-Roi (RER)
- 125** : Porte d'Orléans / Alfort-Ecole Vétérinaire (Metro)
- 172** : Bourg-la-Reine (RER) / Créteil-L'Echat-Parking
- 217** : Mairie d'Alfortville / Hôtel de Ville de Créteil
- 325** : Bibliothèque Mitterrand (Metro) / Château de Vincennes (Metro)

La ligne 103 est particulièrement importante parce qu'elle parcourt la commune du Nord au Sud et dessert les zones clés : la gare de métro ; le centre ville administratif (mairie...) ; la gare de RER ; les grands ensembles du Sud ; le parc des sports et la zone d'activités. Elle emprunte les grands axes de la ville, ce qui peut constituer un atout (le nerf de la ville) mais qui peut, présenter aux heures de pointe l'inconvénient des encombrements. Les réflexions conduites dans le cadre du comité d'axe du bus 103 se sont données pour objectifs de développer l'offre en transport en commun de cette ligne. Une série d'aménagements a ainsi été retenue et mise en œuvre dans le cadre du contrat d'axe. Les aménagements visent à accompagner une augmentation de la fréquence de desserte du bus tout en assurant la sécurisation ainsi que la vitesse commerciale nécessaire à son exploitation.

Par ailleurs, la ville est reliée à la capitale par le RER et le Métro. Alfortville bénéficie d'un arrêt de métro ligne 8 (Maisons-Alfort, école Vétérinaire sur la commune de Maisons-Alfort, desservie par le 325 et le 103) et de deux arrêts du RER D (gares de Maisons-Alfort Alfortville et de Vert de Maisons). Ces trois gares permettent une desserte homogène et de qualité du territoire.

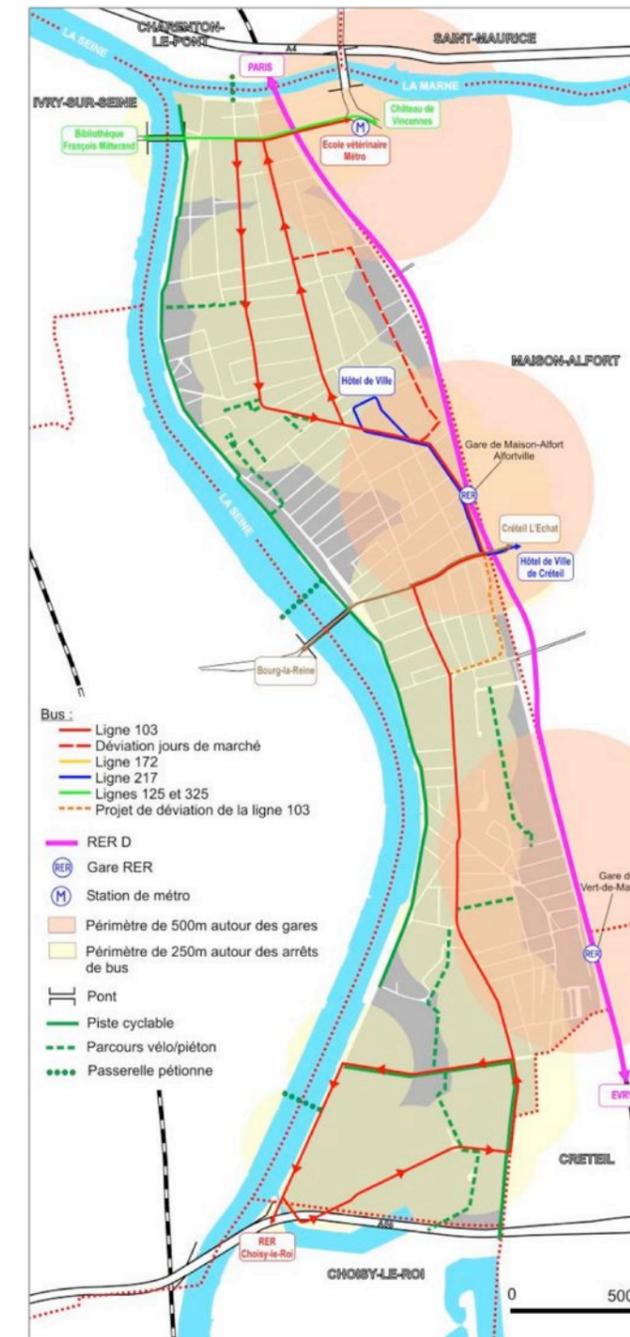
La ligne de bateau bus saint Denis à la Défense, devrait en 2009, desservir Alfortville au niveau de Chinagora et ainsi développer l'offre de transport en commun.

Pour les circulations douces, le réaménagement des quais permet une traversée nord-sud de la commune en direction du parc de Choisy-le-Roi.

ENJEUX

La couverture du territoire communal par les transports en commun montre que la quasi-totalité de la ville est desservie par le réseau bus ou les gares. Les enjeux résident ainsi dans les conditions d'amélioration de la fréquence et des conditions de circulation (en termes de sécurité et de régularité) de l'offre des transports en commun.

Il est à noter qu'entre 1999 et 2005 le taux de motorisation des ménages alfortvillais a diminué d'un point en passant de 63% à 64%.



A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Alfortville

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 12 février 2009
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 20 décembre 2012*

LES DEPLACEMENTS

L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANTE

5 lignes de bus desservent Alfortville :

- 103** : Alfort-Ecole Vétérinaire (Metro) / Choisy-le-Roi (RER)
- 125** : Porte d'Orléans / Alfort-Ecole Vétérinaire (Metro)
- 172** : Bourg-la-Reine (RER) / Créteil-L'Echat-Parking
- 217** : Mairie d'Alfortville / Hôtel de Ville de Créteil
- 325** : Bibliothèque Mitterrand (Metro) / Château de Vincennes (Metro)

La ligne 103 est particulièrement importante parce qu'elle parcourt la commune du Nord au Sud et dessert les zones clés : la gare de métro ; le centre ville administratif (mairie...) ; la gare de RER ; les grands ensembles du Sud ; le parc des sports et la zone d'activités. Elle emprunte les grands axes de la ville, ce qui peut constituer un atout (le nerf de la ville) mais qui peut, présenter aux heures de pointe l'inconvénient des encombrements. Les réflexions conduites dans le cadre du comité d'axe du bus 103 se sont données pour objectifs de développer l'offre en transport en commun de cette ligne. Une série d'aménagements a ainsi été retenue et mise en œuvre dans le cadre du contrat d'axe. Les aménagements visent à accompagner une augmentation de la fréquence de desserte du bus tout en assurant la sécurisation ainsi que la vitesse commerciale nécessaire à son exploitation.

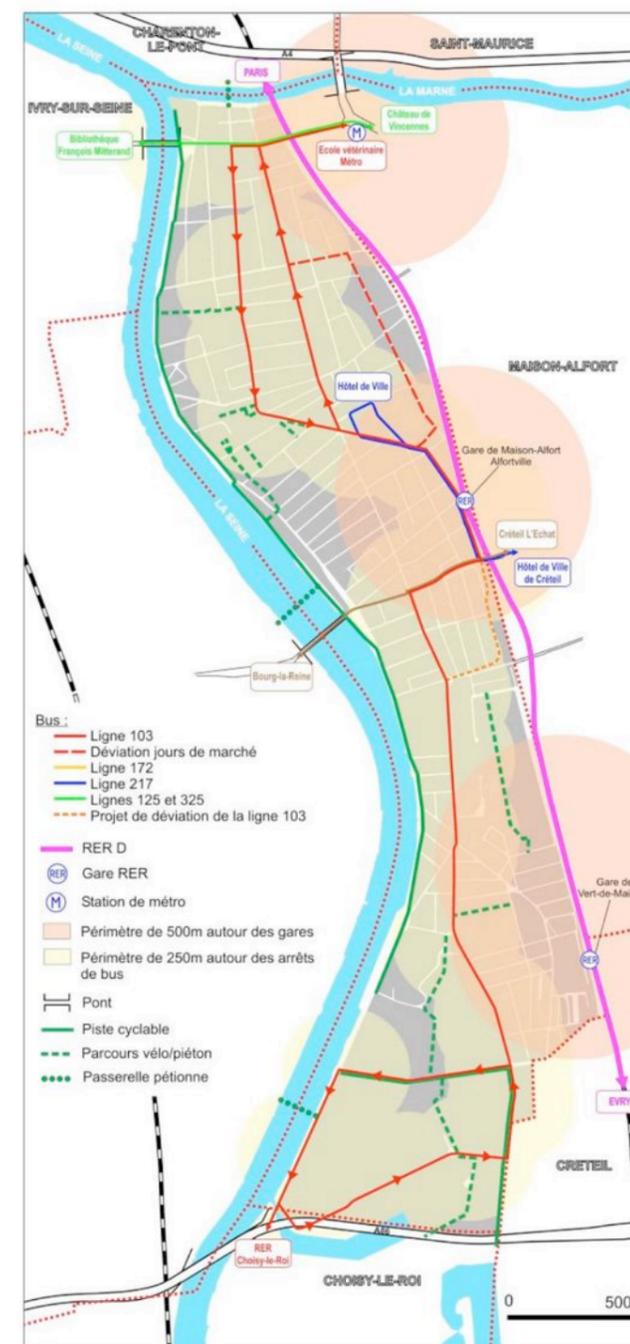
Par ailleurs, la ville est reliée à la capitale par le RER et le Métro. Alfortville bénéficie d'un arrêt de métro ligne 8 (Maisons-Alfort, école Vétérinaire sur la commune de Maisons-Alfort, desservie par le 325 et le 103) et de deux arrêts du RER D (gares de Maisons-Alfort Alfortville et de Vert de Maisons). Ces trois gares permettent une desserte homogène et de qualité du territoire.

La ligne de bateau bus saint Denis à la Défense, devrait en 2009, desservir Alfortville au niveau de Chinagora et ainsi développer l'offre de transport en commun.

Pour les circulations douces, le réaménagement des quais permet une traversée nord-sud de la commune en direction du parc de Choisy-le-Roi.

LES PROJETS : LE RESEAU DE TRANSPORT « GRAND PARIS EXPRESS »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Le Vert de Maisons » 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.



LES DEPLACEMENTS

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 d'ALFORTVILLE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la partie Sud du territoire d'ALFORTVILLE et d'Ouest en Est sur une longueur totale d'environ 0,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante franchit le Port d'Alfortville en limite Ouest de la commune, à la rencontre des quais de la Révolution et Jean-Baptiste Clément. Il poursuit son parcours jusqu'à la limite Est de la commune sur une zone pavillonnaire, juste interrompue par le square situé place de l'Europe.
- Une nouvelle gare « Le Vert de Maisons » sera implantée sur la commune de Maisons-Alfort. L'emprise en souterrain de cette gare s'étend sur la commune d'Alfortville au niveau de l'intersection des rues de Naples et de Pétrograd.
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe à l'intersection des rues de Rome et de Madrid.

Exposé des motifs des changements apportés

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

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;

LES DEPLACEMENTS

- 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.

ENJEUX

La couverture du territoire communal par les transports en commun montre que la quasi-totalité de la ville est desservie par le réseau bus ou les gares. Les enjeux résident ainsi dans les conditions d'amélioration de la fréquence et des conditions de circulation (en termes de sécurité et de régularité) de l'offre des transports en commun.

Il est à noter qu'entre 1999 et 2005 le taux de motorisation des ménages alfortvillais a diminué d'un point en passant de 63% à 64%.

B1.

Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Alfortville

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 12 février 2009
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 20 décembre 2012

ZONE UC

Cette zone correspond aux espaces nécessaires aux grands services urbains et aux constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

*Les mots et expressions qui sont identifiés par un * sont définis au chapitre « dispositions communes »*

ARTICLE UC 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :

1. l'aménagement de terrains destinés aux habitations légères et de loisirs, prévues par le code de l'urbanisme ;
2. le stationnement des caravanes isolées, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme ;
3. les garages collectifs de caravanes, conformément au code de l'urbanisme ;
4. les dépôts de véhicules, visés par le code de l'urbanisme ;
5. les dépôts non couverts de matériaux, ferrailles, machines, combustibles solides, déchets ;
6. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'activités industrielles et d'hôtellerie ;
7. les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou à autorisation, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, à l'exception de celles visées à l'article UC 2 ;
8. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'entrepôts, d'habitations, de bureaux et de commerces, à l'exception de ceux nécessaires à l'activité d'un service public ou d'intérêt collectif ;
9. les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre.

ARTICLE UC 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à autorisation ou à déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers tels que les systèmes de régulation thermique des immeubles, les garages et les parcs de stationnement, les boulangeries, les laveries, ... ;
2. dans les secteurs affectés par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre classé par arrêté préfectoral, les constructions nouvelles à destination d'habitation et d'enseignement doivent faire l'objet d'un isolement acoustique particulier selon les dispositions fixées par décret (cf annexes du PLU) ;

3. dans les secteurs soumis à des risques d'inondation, tout projet doit respecter les mesures visant à préserver les personnes et les biens. (cf. annexe, plan de prévention des risques d'inondation) ;

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

Tout terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeuble envisagé, et dont les caractéristiques permettent la circulation ou l'utilisation aisée des engins de lutte contre l'incendie.

Les accès ne doivent présenter le moindre risque pour la sécurité des usagers des voies ouvertes à la circulation publique ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Cette sécurité peut nécessiter :

- a) la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules correspondant aux besoins du projet ;
- b) la réalisation de voies privées ou de tous autres aménagements particuliers nécessaires au respect des conditions de sécurité mentionnées au deuxième alinéa ci-dessus.

Les accès sur les voies ouvertes à la circulation publique doivent être limités dans l'intérêt de la sécurité. En outre, seul un accès est autorisé pour les terrains ayant une façade sur voie inférieure à 25 mètres de linéaire.

ARTICLE UC 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

4.1 Raccordement au réseau

Tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respecte les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions doivent disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'en limite de propriété réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Tout raccordement au réseau collectif fait l'objet d'une demande spéciale du propriétaire intéressé auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

Pour information, le raccordement des eaux pluviales et de ruissellement aux réseaux publics, n'est pas obligatoire pour les réseaux départementaux. Conformément au code de la santé publique et au règlement d'assainissement départemental, seul le raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées ou unitaire pour les eaux usées est obligatoire.

4.2 Traiter la pollution des eaux usées

Un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre, adaptable à chaque cas :

- les eaux issues des parkings souterrains, couverts ou de surface de plus de 5 places doivent subir un traitement de débouillage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.
- des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires peuvent être prescrits par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

4.3 Mesures de prévention à mettre en œuvre

En application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, dans une perspective de prévenir les risques d'inondation par temps de pluie, en limitant l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel, des mesures sont à mettre en œuvre pour :

- réduire et traiter la pollution par temps de pluie en amont du rejet au réseau public ou au milieu naturel,
- maîtriser le débit de rejet des eaux pluviales avant évacuation vers le réseau public ou le milieu naturel.

4.3.1 Réduire et traiter la pollution par temps de pluie

Selon la qualité attendue des eaux de ruissellement – qualité compatible avec la qualité du milieu récepteur - un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre pour les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de plus de 5 places. Ces eaux de ruissellement doivent subir un traitement adapté afin de réduire les sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel. Ce traitement peut être effectué par un séparateur à hydrocarbure, ou un filtre à sable répondant aux objectifs de qualité (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

4.3.2 Maîtrise du débit de rejet des eaux pluviales

Les opérations d'aménagements, quelle que soit leur taille ou occupation, intègrent des dispositifs techniques visant à limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public.

L'imperméabilisation et le ruissellement engendrés doivent être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux.

Les dispositifs de rétention ou de non-imperméabilisation des sols doivent être adaptés aux contraintes du site (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

Pour les zones d'infiltration potentielle, le rejet des eaux pluviales des toitures et des espaces autres que les accès, la voirie et les parkings, peut être évacué :

- soit par le réseau d'assainissement public ;
- soit par infiltration dans le sol par des dispositifs du type puisard d'infiltration.

Les dispositifs de dépollution, rétention, infiltration et raccordement au réseau public, sont à la charge du maître d'ouvrage.

4.4 Réseaux divers

Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz), de télécommunication (téléphone, câble) doivent être conçus en souterrain.

En cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante, comme pour toute construction nouvelle, les antennes et les paraboles doivent être localisées de façon à être le moins visible possible depuis l'espace public.

4.5 Collecte des déchets

Pour toute construction nouvelle, doit être créé un local destiné au stockage des ordures ménagères, nécessaire au tri sélectif.

Sa localisation et son aménagement doivent favoriser sa fonctionnalité :

- par une accessibilité aisée ;
- par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri définies selon les modalités de calcul telles qu'elles figurent dans les annexes du PLU (pièce 4.1) ;
- par une prise en compte des nuisances visuelles.

ARTICLE UC 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

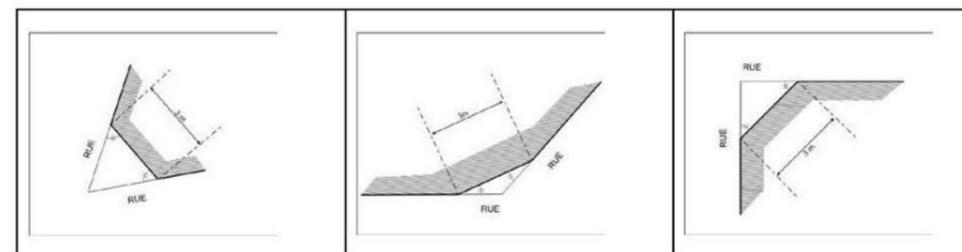
Non réglementé.

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

Les constructions doivent être implantées à l'alignement* ou avec un recul* maximal de 12 mètres*.

Toutefois, dès lors que figure au plan de zonage une marge de recul*, les constructions doivent être implantées à l'aplomb ou au-delà de la limite de cette marge de recul*.

À l'angle de deux voies, la construction doit présenter un recul* sur un segment de droite de 3 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacune des lignes d'implantation sur voie. Toutefois, ce recul* peut ne pas être exigé s'il ne se justifie ni par des considérations d'harmonisation avec les autres angles du carrefour, ni avec des considérations de visibilité.



Les éléments de construction en surplomb des voies et des emprises publiques sont autorisés dans les conditions habituelles d'autorisation de voirie. ♦

* Modification approuvée le 10/02/2011

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

7.1 Implantation des constructions

Les constructions peuvent être implantées en retrait ou en limites séparatives* latérales et de fond.

7.2 Le calcul des retraits*

7.2.1 *Pour les constructions ou parties de construction comportant des baies** :

- le retrait* doit être au moins égal à la hauteur de la construction (L=H), avec un minimum de 3 mètres.

7.2.2 *Pour les parties de constructions ne comportant pas de baies**

Pour les constructions ou parties de constructions ne comportant pas de baies* :

- le retrait* doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction (L=H/2), avec un minimum de 3 mètres.

7.3 Dispositions particulières

Un retrait* différent de celui prévu ci-dessus peut être admis dans les cas suivants :

1. lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation ou d'amélioration d'une construction existante à la date d'approbation du PLU implantée avec un retrait* moindre que celui prévu ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante, sans qu'aucune baie* nouvelle ne puisse être créée sans respecter les dispositions ci-dessus ;
2. lorsqu'il existe une servitude de cour commune, au sens du code de l'urbanisme, les distances d'implantation sont fixées par l'article UC 8 ;
3. lorsqu'il s'agit d'un bâtiment annexe* ou d'une construction ou d'une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UC 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UN MEME TERRAIN

Non réglementé.

ARTICLE UC 9- EMPRISE AU SOL* DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé.

ARTICLE UC 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1 Règles générales

Les hauteurs maximales des constructions ne peuvent excéder :

- Une hauteur de façade* (Hf) de 18 mètres ;
- Une hauteur plafond* (Hp) de 18 mètres dans le cas des toitures-terrasses, 20 mètres pour les autres types de toiture.

10.2 Modalités de calcul de la hauteur*

Les hauteurs autorisées sont à compter au droit du milieu de la façade de la construction,

- à partir du niveau de la voie si les constructions sont implantées à l'alignement* de celle-ci ;
- à partir du niveau du sol naturel si les constructions sont édifiées en retrait* par rapport à l'alignement*.

Pour tenir compte du caractère inondable des terrains, en cas de logement situé en rez de chaussée, les hauteurs de la construction sont calculées par rapport à la côte de crue de 1924, majorée de 20 centimètres et non par rapport à la voie ou au sol naturel, à condition que les deux conditions suivantes soient réunies :

- le niveau habitable le plus bas est situé au dessus de la côte cinquantennale augmentée de 20 centimètres ;
- le niveau habitable le plus bas est situé en dessous de la côte des plus hautes eaux connues de la crue de 1910.

Ce calcul est également applicable pour les commerces, pour les activités artisanales et industrielles, les bureaux ou les constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

10.3 Dispositions particulières

Une hauteur supérieure à celles fixées aux paragraphes 10.1 et 10.2 peut être admise pour les ouvrages techniques qui, compte tenu de leur nature, supposent des hauteurs plus importantes que celles fixées au présent article, tels que les pylônes, les antennes.

ARTICLE UC 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

11.1 Règle générale

En référence à l'article R.111-21 du code de l'urbanisme, la situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés au « caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales ».

11.2 Aménagement des constructions existantes

11.2.1 *Principes généraux*

Dès lors qu'une construction présente un intérêt architectural au regard notamment de son ancienneté, des matériaux constructifs employés, de sa composition, de son ordonnancement, tous travaux réalisés, y compris les ravalements, doivent mettre en valeur

* Modification approuvée le 10/02/2011

les caractéristiques de ladite construction. Cela ne fait pas obstacle à la réalisation d'extension de conception architecturale contemporaine, dès lors que sont mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction initiale.

Dans les autres cas, les travaux doivent être réalisés selon les dispositions relatives aux constructions neuves.

11.2.2 Matériaux et aspect des façades

Les murs ou ouvrages en pierre de taille ou briques prévus pour être apparents doivent être préservés, au regard de la nature des travaux envisagés. Sur ces murs, l'enduit ou la peinture est interdit, sauf si des contraintes techniques le justifient. Ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas de travaux visant à réaliser une isolation thermique extérieure.*

En revanche, les matériaux bruts (parpaing...) doivent être enduits. L'enduit doit être teinté.

Les éléments d'ornementation existants (modénatures, corniches, volets, céramique de façade, ...) doivent être, si possible, conservés et restaurés.

Les couleurs pour les enduits et peintures des façades et des huisseries, doivent être choisies en recherchant une harmonie avec d'une part la nature de la construction et d'autre part les constructions avoisinantes.

L'implantation de vérandas en étage doit respecter un retrait* minimum de 2 mètres par rapport au nu des façades de la construction donnant sur voies.

11.2.3 Ravalement

Le ravalement vise à la fois la santé et la qualité esthétique de l'immeuble. A ce titre, doivent être employés des techniques, des matériaux et des couleurs adaptés à la nature de la construction, à son caractère architectural et à l'impact de la construction dans son milieu environnant.

Le ravalement doit permettre de maintenir, de mettre en valeur ou de restaurer les techniques constructives d'origine ainsi que les décors structurels et ornementaux.

Les murs pignon doivent être traités avec le même soin que les façades principales de la construction.

11.3 Constructions nouvelles

11.3.1 Aspect et volumétrie des constructions

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions implantées le long des voies doivent être travaillés afin de concourir à la conformation d'un front bâti structuré, tout en tenant compte des spécificités des constructions avoisinantes et des caractéristiques morphologiques du tissu dans lequel se situe le projet.

11.3.2 Façades et pignons

11.3.2.1 Pour les façades donnant sur voies

Les façades donnant sur voie doivent être conçues en harmonie avec les façades des constructions voisines afin de préserver le paysage urbain dans lequel s'insère le projet, sans faire obstacle à une architecture contemporaine.

Les saillies créées sur les façades doivent demeurer discrètes et avoir un rapport équilibré avec les caractéristiques de la façade.

* Modification approuvée le 10/02/2011

11.3.2.2 Pour toutes les façades

Toutes les façades des constructions doivent être réalisées en matériaux nobles, tels que pierre, brique, métal, verre, céramique, béton architectonique, etc... traitées de telle façon que leur finition soit garantie dans le temps et que leur mise en œuvre présente un caractère esthétique.

Les murs-pignons créés ou découverts doivent être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec leur contexte. Dans le cas où une construction développe un mur-pignon, il y a lieu de rechercher les solutions visant à réduire l'impact visuel.

Les matériaux et les couleurs doivent être choisis pour que la construction demeure discrète dans son environnement, sans pour autant exclure une architecture contemporaine.

Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre...), non conçus pour être laissés apparents, doivent être enduits.

11.3.3 Couronnement

Les formes des toitures ainsi que les matériaux de couverture doivent être choisis pour garantir une insertion discrète de la construction dans son environnement bâti.

Les matériaux extérieurs doivent être choisis de façon à offrir des garanties de bonne conservation. Les matériaux d'aspect médiocre (tôle ondulée, bitumeux, plaques fibrociment...) sont interdits, ainsi que le bac-acier pour les constructions principales. Les matériaux, enduits et peinture de couleur vive ainsi que les matériaux d'aspect brillant sont interdits.

Les lucarnes, dans leurs dimensions et leur forme, doivent être adaptées à la toiture dans laquelle elles s'insèrent.

11.4 Clôtures et traitement entre l'espace public et les constructions

11.4.1 Clôtures

11.4.1.1 Clôtures à l'alignement**

La hauteur totale de la clôture ne peut pas dépasser 2,00 mètres et 2,50 mètres pour les terrains d'assiette de constructions ou d'installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

11.4.1.2 Clôtures en limites séparatives**

La hauteur totale de la clôture ne peut pas dépasser 2,00 mètres et 2,50 mètres pour les terrains d'assiette de constructions ou d'installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

** Modification approuvée le 10/02/2011
* Modification approuvée le 10/02/2011

11.5 Dispositions diverses

11.5.1 Antennes et éléments de superstructure

Les installations techniques établies en toiture (gainés, souches, antennes, machineries, caissons, canalisations, ...), doivent être dissimulées, regroupées et faire l'objet d'un traitement assurant leur meilleure intégration visuelle. Ces éléments de superstructure doivent obligatoirement être implantés en retrait de 3 mètres minimum par rapport au plan vertical de la façade.

Les antennes d'émission ou de réception (radios, téléphones, télévisions, ...), y compris les paraboles, doivent être intégrées dans la conception des constructions, sauf impossibilité technique. Dans ce cas, elles doivent être implantées en partie supérieure des constructions et en retrait de 3 mètres des façades.

11.5.2 Locaux annexes et équipements techniques

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres doivent être intégrés dans les constructions ou les clôtures selon une logique de dissimulation qui tient compte des modénatures et des matériaux constructifs.

Les locaux techniques doivent être intégrés dans la composition architecturale du ou des constructions et de leurs espaces extérieurs.

Les bâtiments annexes*, doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec elles tant dans leur volumétrie que par les matériaux employés.

11.5.3 Les surfaces destinées à la captation d'énergie

Les surfaces destinées à la captation d'énergie solaire peuvent être réalisées en toiture et à condition que ces installations soient intégrées dans le plan de toiture et qu'elles ne remettent pas en cause les caractéristiques architecturales des constructions concernées.

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

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies.

Lors de toute opération de construction, d'extension, et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-dessous, il y a lieu de retenir les normes applicables à la destination la plus proche de celle de la construction projetée.

12.1 Normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions

12.1.1 Pour les constructions à destination d'habitation

- Studio : 1 place par logement
- Du 2 pièces au 4 pièces : 1,2 places par logement
- Du 5 pièces et plus : 1,5 places par logement

12.1.2 Pour les constructions à destination de commerces et restauration

- Aucune place n'est requise en deçà de 80 m² de SHON ;
- 1 place de stationnement par tranche de 80 m² de SHON est requise.

La SHON est comptabilisée sans tenir compte des surfaces affectées aux réserves.

12.1.3 Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de résidences étudiantes ou de personnes âgées, de foyers

- 1 place de stationnement est requise pour 4 chambres.

12.1.4 Pour les constructions à destination de bureaux

Les normes de stationnement* sont différentes selon que le terrain* d'assiette de la construction est ou non localisé, entièrement ou partiellement, dans un rayon de 500 mètres compté à partir de toutes les entrées et sorties des stations de métro ou de RER :

- Lorsque le terrain est situé, en tout ou partie, dans le rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 100 m² de SHON ;
- Lorsque le terrain est situé au-delà du rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 60 m² de SHON et 1 place supplémentaire par tranche complète de 500 m² de SHON pour le stationnement visiteurs.

Dans tous les cas, doit être réalisée 1 place de stationnement pour les livraisons par tranche complète de 1000 m² de SHON créée.

12.1.5 Pour les constructions à destination d'activités artisanales ou industrielles et d'entrepôts

- 1 place de stationnement par tranche complète de 160 m² de SHON.

Pour les constructions de plus de 500 m² de SHON, doit être aménagé, un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement, livraison et manutention.

12.1.6 Pour les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues* motorisées est déterminé en tenant compte de la nature des équipements, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation.

12.2 Normes de stationnement pour les constructions existantes

Le décompte des places est différent selon la nature de l'opération envisagée :

12.2.1 Pour les extensions de construction

Le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

12.2.2 Pour les changements de destination

En cas de changement de destination en vue de la création d'un seul commerce d'une surface hors œuvre nette (SHON) inférieure ou égale à 80 m², non compris les surfaces affectées aux réserves, seul le maintien du nombre de places de stationnement existant est exigé.

Dans les autres cas, le nombre de places exigé est celui prévu au paragraphe 12-1 ci-dessus.

12.2.3 Pour les travaux de réhabilitation

Aucune place de stationnement n'est requise, même dans le cas d'augmentation de la SHON, dès lors que les travaux sont réalisés dans le volume bâti existant. Toutefois, lorsque les travaux ont pour effet de créer un ou plusieurs logements, les normes applicables au chapitre 12.1.1 ci-dessus sont applicables, pour les logements supplémentaires.

12.3 Modalité de calcul du nombre de places de stationnement

Dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche complète.

Dès lors que le résultat du calcul du nombre de places de stationnement exigées comporte une décimale, il convient d'arrondir à la norme supérieure.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement. Toutefois, s'agissant des constructions d'activités comportant plusieurs affectations ou destinations (bureaux, ateliers...), le calcul des places s'effectue au regard de l'affectation dominante par rapport à la SHON totale.

12.4 Modalités de réalisation des places

Les parkings souterrains doivent être conçus de manière à être inondables par une crue de submersion.

Les places de stationnement ne peuvent avoir une largeur inférieure à 2,30 mètres.*

Les places commandées sont autorisées pour un maximum de 50 % du nombre de places réalisées en surplus du ratio d'une place par logement.

12.5 En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement

En cas de difficultés, justifiées par des raisons techniques (nature du sous-sol, ...), architecturales ou patrimoniales, d'aménager sur le terrain* d'assiette de l'opération ou dans son environnement immédiat, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ces obligations soit en réalisant les places de stationnement sur un terrain* distinct situé dans son environnement immédiat dans un rayon de moins de 150 mètres, soit :

- en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en justifiant de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation ;

* Modification approuvée le 10/02/2011

- en versant à la commune une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

12.6 Le stationnement des deux roues

Pour les constructions nouvelles visées ci-après, un local doit être aménagé pour stationner les deux roues*, et réservé à cet usage, selon les dispositions suivantes.

Les locaux affectés au stationnement des deux roues* non motorisées doivent être d'accès facile, soit de plain-pied, soit par une rampe ou un ascenseur.

12.6.1 Pour les constructions à destination d'habitation comportant au moins trois logements

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 2% de la SHON créée jusqu'à 1000 m² ;
 - 1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

12.6.2 Pour les constructions à destination de bureaux

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 0,3% de la SHON créée, jusqu'à 1000 m² ;
 - 0,1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

12.6.3 Pour les établissements d'enseignement secondaire doivent être prévus :

- 5 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* non motorisées ;
- 3 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* motorisées.

Ces emplacements doivent être couverts et aménagés à cet usage.

12.6.4 Pour les autres destinations

Pour les autres destinations, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés.

ARTICLE UC 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

Quantitativement

10% des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts de pleine terre.

Dans le cas d'une impossibilité de réaliser 10 % des espaces libres en espaces verts en pleine terre, 20 % des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts sur dalle avec un minimum de 80 centimètres de terre végétale.

Qualitativement

Les espaces verts* doivent recevoir un traitement paysager végétalisé de qualité et être, de préférence, d'un seul tenant.

La végétalisation des espaces verts* doit être conçue, tant au regard de leur composition que des espèces et de la densité des plantations retenues, en proportion avec la dimension de l'espace aménagé, en harmonie avec la construction en prenant en compte leur développement dans le temps et leur pérennité. La plantation d'un arbre de haute tige au minimum est requise pour 100 m² d'espace vert.

L'espace compris dans la marge de recul* doit faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité à dominante végétale. Toute aire de stationnement en surface y est interdite. Les rampes d'accès aux parcs de stationnement souterrain doivent demeurer discrètes et s'intégrer à la composition paysagère de la marge de recul*.

Les espaces verts à protéger

Les espaces verts à protéger délimités au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, doivent être préservés et mis en valeur.

Tout aménagement doit préserver leur dominante végétale tout en prenant en compte les installations et constructions nécessaires au fonctionnement du site, aux activités de loisirs de plein air ou à la gestion d'un service public.

La suppression ponctuelle de ces espaces est admise dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace végétalisé de même contenance sur le terrain.

La superficie de ces espaces entre dans le décompte des espaces libres et espaces verts prévus ci-dessus.

ARTICLE UC 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non réglementé

ZONE UE

Il s'agit d'une zone à vocation d'habitat individuel, au parcellaire petit ou moyen, à faible densité.

Les mots et expressions qui sont identifiés par un * sont définis au chapitre « dispositions communes »

ARTICLE UE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :

1. l'aménagement de terrains destinés aux habitations légères et de loisirs, prévues par le code de l'urbanisme ;
2. le stationnement des caravanes isolées, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme ;
3. les garages collectifs de caravanes, conformément au code de l'urbanisme ;
4. les dépôts de véhicules, visés par le code de l'urbanisme ;
5. les dépôts non couverts de matériaux, ferrailles, machines, combustibles solides, déchets ;
6. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'activités industrielles ;
7. les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou à autorisation, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, à l'exception de celles visées à l'article UE 2 ;
8. les entrepôts ;
9. les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre ;
10. les garages de réparation automobile et les concessionnaires.

ARTICLE UE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'activités commerciales et artisanales à condition que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec le milieu environnant et permettre d'éviter les nuisances et les dangers éventuels. À ce titre, toute nuisance doit être traitée à la source. Les moyens techniques à mettre en œuvre doivent être définis en fonction de la nature et de l'importance de la nuisance :
 - les nuisances sonores nécessitent une isolation des constructions ;
 - les nuisances olfactives à caractère persistant et manifeste supposent d'être collectées et traitées avant d'être rejetées ;

- les émissions de poussières et de fumées doivent faire l'objet d'une collecte, d'un traitement et d'un rejet adapté ;
 - les nuisances liées au trafic automobile et de poids lourds induits par l'activité doivent être pris en compte et gérées pour réduire leur impact sur les voies d'accès.
2. les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à autorisation ou à déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors qu'elles respectent les dispositions du paragraphe 1 du présent article et qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers tels que les systèmes de régulation thermique des immeubles, les garages et les parcs de stationnement, les boulangeries, les laveries,...
 3. dans les secteurs affectés par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre classé par arrêté préfectoral, les constructions nouvelles à destination d'habitation et d'enseignement doivent faire l'objet d'un isolement acoustique particulier selon les dispositions fixées par décret (cf annexes du PLU) ;
 4. dans les secteurs soumis à des risques d'inondation, tout projet doit respecter les mesures visant à préserver les personnes et les biens. (cf. annexe, plan de prévention des risques d'inondation) ;
 5. Dans la bande de constructibilité* secondaire, pour les constructions existantes à la date d'approbation du PLU, les changements de destination dès lors qu'ils n'entraînent pas de surélévation au-delà de 7 mètres à l'égout du toit ;
 6. Dans la bande de constructibilité* secondaire, pour les constructions existantes à la date d'approbation du PLU, les travaux de mise en conformité dès lors qu'ils sont indispensables à l'application des dispositions du plan de prévention des risques d'inondation (cf. annexe du dossier de PLU).

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

Tout terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeuble envisagé, et dont les caractéristiques permettent la circulation ou l'utilisation aisée des engins de lutte contre l'incendie.

Les accès ne doivent présenter le moindre risque pour la sécurité des usagers des voies ouvertes à la circulation publique ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Cette sécurité peut nécessiter :

- a) la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules correspondant aux besoins du projet,
- b) la réalisation de voies privées ou de tous autres aménagements particuliers nécessaires au respect des conditions de sécurité mentionnées au deuxième alinéa ci-dessus.

Les accès sur les voies ouvertes à la circulation publique doivent être limités dans l'intérêt de la sécurité. En outre, seul un accès est autorisé pour les terrains ayant une façade sur voie inférieure à 25 mètres de linéaire.

ARTICLE UE 4 - CONDITIONS DE DESERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

4.1 Raccordement au réseau

Tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respecte les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions doivent disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'en limite de propriété réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Tout raccordement au réseau collectif fait l'objet d'une demande spéciale du propriétaire intéressé auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

Pour information, le raccordement des eaux pluviales et de ruissellement aux réseaux publics, n'est pas obligatoire pour les réseaux départementaux. Conformément au code de la santé publique et au règlement d'assainissement départemental, seul le raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées ou unitaire pour les eaux usées est obligatoire.

4.2 Traiter la pollution des eaux usées

Un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre, adaptable à chaque cas :

- les eaux issues des parkings souterrains, couverts ou de surface de plus de 5 places doivent subir un traitement de débouage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.
- des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires peuvent être prescrits par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

4.3 Mesures de prévention à mettre en œuvre

En application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, dans une perspective de prévenir les risques d'inondation par temps de pluie, en limitant l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel, des mesures sont à mettre en œuvre pour :

- réduire et traiter la pollution par temps de pluie en amont du rejet au réseau public ou au milieu naturel,
- maîtriser le débit de rejet des eaux pluviales avant évacuation vers le réseau public ou le milieu naturel.

4.3.1 Réduire et traiter la pollution par temps de pluie

Selon la qualité attendue des eaux de ruissellement – qualité compatible avec la qualité du milieu récepteur - un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre pour les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de plus de 5 places. Ces eaux de ruissellement doivent subir un traitement adapté afin de réduire les sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel. Ce traitement peut être effectué par un séparateur à hydrocarbure, ou un filtre à sable répondant aux objectifs de qualité (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

4.3.2 Maîtrise du débit de rejet des eaux pluviales

Les opérations d'aménagements, quelle que soit leur taille ou occupation, intègrent des dispositifs techniques visant à limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public.

L'imperméabilisation et le ruissellement engendrés doivent être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux.

Les dispositifs de rétention ou de non-imperméabilisation des sols doivent être adaptés aux contraintes du site (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

Pour les zones d'infiltration potentielle, le rejet des eaux pluviales des toitures et des espaces autres que les accès, la voirie et les parkings, peut être évacué :

- soit par le réseau d'assainissement public ;
- soit par infiltration dans le sol par des dispositifs du type puisard d'infiltration.

Les dispositifs de dépollution, rétention, infiltration et raccordement au réseau public, sont à la charge du maître d'ouvrage.

4.4 Réseaux divers

Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz), de télécommunication (téléphone, câble) doivent être conçus en souterrain.

En cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante, comme pour toute construction nouvelle, les antennes et les paraboles doivent être localisées de façon à être le moins visible possible depuis l'espace public.

4.5 Collecte des déchets

Pour toute construction nouvelle, doit être créé un local destiné au stockage des ordures ménagères, nécessaire au tri sélectif.

Sa localisation et son aménagement doivent favoriser sa fonctionnalité :

- par une accessibilité aisée ;
- par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri définies selon les modalités de calcul telles qu'elles figurent dans les annexes du PLU (pièce 4.1) ;
- par une prise en compte des nuisances visuelles.

ARTICLE UE 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

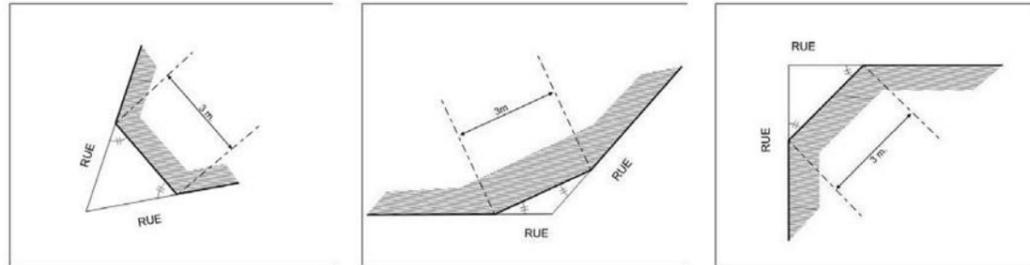
ARTICLE UE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 Règle générale

Les constructions doivent être implantées à l'alignement* ou avec un recul* minimal de 4 mètres. Toutefois, le choix d'implantation des constructions doit tenir compte de l'implantation des constructions voisines. Un retrait* différent de celui prévu ci-dessus peut être imposé afin de respecter une harmonie d'implantation des constructions.

Toutefois, dès lors que figure au plan de zonage une marge de recul*, les constructions doivent être implantées à l'aplomb ou au-delà de la limite de cette marge de recul*.

À l'angle de deux voies, la construction doit présenter un recul* sur un segment de droite de 3 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacune des lignes d'implantation sur voie. Toutefois, ce recul* peut ne pas être exigé s'il ne se justifie ni par des considérations d'harmonisation avec les autres angles du carrefour, ni avec des considérations de visibilité.



Des éléments architecturaux peuvent être autorisés en saillie sur l'alignement dans les conditions prévues par le règlement de voirie communale (gouttières, débords de toit, auvents, éléments décoratifs, ...) sauf pour les balcons et les bow-windows.

6.2 Dispositions particulières*

Les constructions ou installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif, peuvent être implantées à l'alignement ou en recul. En cas de recul, ce dernier doit avoir un maximum de 12 mètres.

Pour ces constructions les éléments de constructions en surplomb des voies ou des emprises publiques sont autorisés dans les conditions habituelles d'autorisation de voirie.

* Modification approuvée le 10/02/2011

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

7.1 Implantation des constructions dans la bande de constructibilité* principale

Dans la bande de constructibilité* principale, les constructions doivent être implantées en retrait* des limites de fond de terrain* et peuvent être implantées en limites séparatives latérales*.

Dans un souci d'harmonie, les constructions édifiées en limite séparative* en application des règles précédentes doivent, si possible, s'accorder aux constructions voisines si celles-ci sont déjà implantées en limite.

Toutefois, peuvent être autorisées, en limite de fond de terrain*, les constructions, ouvrages ou travaux limités exclusivement aux abris de jardins et aux bâtiments annexes* d'une hauteur plafond* n'excédant pas 2,60 mètres à compter du terrain naturel.

Dans un ensemble bâti cohérent délimité au plan de zonage, Les constructions peuvent être implantées en limites séparatives* ou en retrait* de ces dernières dès lors qu'est respectée l'harmonie de la composition architecturale de l'ensemble dans lequel elles sont implantées.

Les parties de construction implantées en limite séparative* ne peuvent avoir un linéaire supérieur à 12 mètres.

7.2 Implantation des constructions dans la bande de constructibilité* secondaire

Au-delà de la bande de constructibilité* principale, les constructions doivent être implantées en retrait* des limites séparatives*.

Toutefois, des implantations en limites séparatives* peuvent être autorisées, dans les cas suivants :

1. lorsqu'il s'agit de constructions, ouvrages ou travaux limités exclusivement aux abris de jardin et aux bâtiments annexes* d'une hauteur plafond* n'excédant pas 2,60 mètres à compter du terrain naturel ;
2. lorsqu'il s'agit d'une construction ou d'une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif ;
3. lorsqu'il s'agit d'une construction ou partie de construction en sous-sol.

7.3 Le calcul des retraits*

7.3.1 Pour les constructions ou parties de construction comportant des baies* :

Pour les constructions ou parties de constructions comportant des baies*, le retrait* doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée à compter du sol existant avant travaux ($L=H$), avec un minimum de 3 mètres.

7.3.2 Pour les parties de constructions ne comportant pas de baies* :

Pour les constructions ou parties de constructions ne comportant pas de baies*, le retrait* doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction mesurée à compter du sol existant avant travaux ($L=H/2$), avec un minimum de 3 mètres.

7.4 Dispositions particulières

Une **implantation différente** de celle prévue ci-dessus peut être admise dans les cas suivants :

1. lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation ou d'amélioration d'une construction existante à la date d'approbation du PLU ayant une implantation différente de celle prévue ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante, dans le respect du retrait existant et sans qu'aucune baie nouvelle ne puisse être créée sans respecter les dispositions ci-dessus. En outre, les parties de construction implantées en limite séparative ne peuvent avoir un linéaire supérieur à 12 mètres ;
2. lorsqu'il existe une servitude de cour commune, au sens du code de l'urbanisme, les distances d'implantation sont fixées par l'article UE 8 ;
3. lorsqu'il s'agit d'un bâtiment annexe* ou d'une construction ou d'une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UE 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UN MEME TERRAIN

8.1 Règle générale

Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs constructions sur un même terrain* ou dans le cas de l'application d'une servitude de cours commune* au sens de l'article L.471-1 du code de l'urbanisme.

L'implantation de constructions non contiguës sur un même terrain* doit respecter une distance entre deux constructions* au moins égale :

- à la hauteur de la construction la plus élevée mesurée à compter du sol existant avant travaux, avec un minimum de 4 mètres, dans le cas où l'une des deux façades ou parties de façade concernées comporte des baies* ;
- à la moitié de la hauteur de la construction la plus élevée mesurée à compter du sol existant avant travaux, avec un minimum de 2,50 mètres dans le cas où les deux façades ou parties de façade concernées ne comporte aucune baie*.

L'implantation des constructions sur un même terrain* est libre, dès lors que l'une des constructions est un bâtiment annexe ou une construction ou une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.

8.2 Dispositions particulières

Une distance entre deux constructions* différente de celle prévue au paragraphe 8.1 peut être admise lorsqu'il s'agit de travaux de surélévation, d'extension, ou d'amélioration d'une construction existante, à la date d'approbation du PLU, implantée différemment de la règle définie ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante et dans le respect du retrait existant.

ARTICLE UE 9 - EMPRISE AU SOL* DES CONSTRUCTIONS

9.1 Règle d'emprise

L'emprise au sol* des constructions se répartit différemment selon les bandes de constructibilité* :

- dans la bande de constructibilité* principale, le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 0,50.
- dans la bande de constructibilité* secondaire, le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 0,10. Toutefois, pour les constructions principales existantes, régulièrement édifiées avant la date d'approbation du PLU, une augmentation de l'emprise au sol de 20 m² est autorisée dans le respect des autres dispositions du règlement.

Dans les ensembles bâtis cohérents délimités au plan de zonage, la règle applicable est celle prévue pour les constructions situées dans la bande de constructibilité* principale.

9.2 Dispositions particulières

Le coefficient d'emprise au sol* peut être porté à 0,70 de la superficie totale du terrain* pour une construction ou une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UE 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1 Règles générales

Les hauteurs maximales des constructions ne peuvent excéder :

- Une hauteur de façade* (Hf) de 7 mètres ;
- Une hauteur plafond*(Hp) de 7 mètres dans le cas des toitures-terrasses, 10 mètres pour les autres types de toiture.

10.2 Modalités de calcul de la hauteur*

Les hauteurs autorisées sont comptées au droit du milieu de la façade de la construction,

- à partir du niveau de la voie, si les constructions sont implantées à l'alignement* de celle-ci ;
- à partir du niveau du sol naturel avant travaux,
- si les constructions sont édifiées en retrait* par rapport à l'alignement*.

Pour tenir compte du caractère inondable des terrains, en cas de logement situé en rez de chaussée, les hauteurs de la construction sont calculées par rapport à la côte de crue de 1924, majorée de 20 centimètres et non par rapport à la voie ou au sol naturel, à condition que les deux conditions suivantes soient réunies :

- le niveau habitable le plus bas est situé au dessus de la côte cinquantennale augmentée de 20 centimètres ;
- le niveau habitable le plus bas est situé en dessous de la côte des plus hautes eaux connues de la crue de 1910.

Ce calcul est également applicable pour les commerces, pour les activités artisanales et industrielles, les bureaux ou les constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

* Modification approuvée le 10/02/2011

10.3 Dispositions particulières

Une hauteur supérieure à celles fixées aux paragraphes 10.1 et 10.2 peut être admise pour les ouvrages techniques qui, compte tenu de leur nature, supposent des hauteurs plus importantes que celles fixées au présent article, tels que les pylônes, les antennes.

ARTICLE UE 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

11.1 Principes généraux

Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés de façon à ne pas porter atteinte à l'harmonie des paysages et de l'architecture régionale ou locale. Il convient notamment de maintenir les caractéristiques de ces quartiers pavillonnaires, à savoir :

- la diversité architecturale ;
- les vues vers les cœurs d'îlots arborés ;
- les plantations d'arbres dans les jardins situés entre le bâti et l'emprise de la voie afin qu'ils participent à l'agrément de la rue comme des habitations.

11.2 Aménagement des constructions existantes

11.2.1 Dispositions générales

Dès lors qu'une construction présente un intérêt architectural au regard notamment de son ancienneté, des matériaux constructifs employés, de sa composition, de son ordonnancement, tous travaux réalisés, y compris les ravalements, doivent mettre en valeur les caractéristiques de ladite construction. Cela ne fait pas obstacle à la réalisation d'extension de conception architecturale contemporaine, dès lors que sont mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction initiale.

Dans les autres cas, les travaux doivent être réalisés selon les dispositions relatives aux constructions neuves.

11.2.2 Matériaux et aspect des façades

Les différents murs d'un bâtiment, y compris des annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur.

Les rez-de-chaussée à usage de parking ou de locaux techniques devront faire l'objet d'un traitement approprié, en harmonie avec le reste de la façade.

Les murs pignon des habitations et des activités sont interdits en façade sur rue dès lors qu'ils sont aveugles.

L'emploi, sans enduit, des matériaux tels que carreaux de plâtre, agglomérés de mâchefer, briques creuses, etc... est interdit.

Les couleurs des matériaux apparents (en couverture et en façade), des enduits et des peintures de ravalement, doivent s'harmoniser avec le paysage bâti ou naturel environnant.

11.2.3 Ravalement

Le ravalement vise à la fois la santé et la qualité esthétique de l'immeuble. A ce titre, doivent être employés des techniques, des matériaux et des couleurs adaptés à la nature de la construction, à son caractère architectural et à l'impact de la construction dans son milieu environnant.

Le ravalement doit permettre de maintenir, de mettre en valeur ou de restaurer les techniques constructives d'origine ainsi que les décors structurels et ornementaux.

Les murs pignon doivent être traités avec le même soin que les façades principales de la construction.

11.3 Constructions nouvelles

11.3.1 Aspect et volumétrie des constructions

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions implantées le long des voies doivent être travaillés afin de concourir à la conformation d'un front bâti structuré, tout en tenant compte des spécificités des constructions avoisinantes et des caractéristiques morphologiques du tissu dans lequel se situe le projet.

Dans les ensembles bâtis cohérents délimités au plan de zonage, tous les travaux réalisés sur les constructions doivent respecter et mettre en valeur leurs caractéristiques architecturales.

11.3.2 Façades et pignons

11.3.2.1 Pour les façades donnant sur voies

Les façades donnant sur voie doivent être conçues en harmonie avec les façades des constructions voisines, afin de préserver le paysage urbain dans lequel s'insère le projet, sans faire obstacle à une architecture contemporaine.

Les saillies créées sur les façades doivent demeurer discrètes et avoir un rapport équilibré avec les caractéristiques de la façade.

11.3.2.2 Pour toutes les façades

Toutes les façades des constructions doivent être réalisées en matériaux nobles, tels que pierre, brique, métal, verre, céramique, béton architectonique traitées de telle façon que leur finition soit garantie dans le temps et que leur mise en œuvre présente un caractère esthétique.

Les murs-pignons créés ou découverts doivent être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec leur contexte. Dans le cas où une construction développe un mur-pignon, il y a lieu de rechercher les solutions visant à réduire l'impact visuel.

Les matériaux et les couleurs doivent être choisis pour que la construction demeure discrète dans son environnement, sans pour autant exclure une architecture contemporaine.

Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre...), non conçus pour être laissés apparents, doivent être enduits.

11.3.3 Couronnement

Les formes des toitures ainsi que les matériaux de couverture doivent être choisis pour garantir une insertion discrète de la construction dans son environnement bâti.

Les couvertures apparentes en tôle ondulée ou papier goudronné, sont interdites.

Les matériaux extérieurs doivent être choisis de façon à offrir des garanties de bonne conservation. Les matériaux d'aspect médiocre (tôle ondulée, bitumeux, plaques fibrociment, ...) sont interdits, ainsi que le bas acier pour les constructions principales. Les matériaux, enduits et peinture de couleur vive ainsi que les matériaux d'aspect brillant sont interdits.

Les lucarnes, dans leurs dimensions et leur forme, doivent être adaptées à la toiture dans laquelle elles s'insèrent.

11.4 Clôtures et traitement entre l'espace public et les constructions

11.4.1 Clôtures

11.4.1.1 Clôtures à l'alignement*.*

La hauteur totale de la clôture ne peut pas dépasser 2,00 mètres et 2,50 mètres pour les terrains d'assiette de constructions ou d'installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

11.4.1.2 Clôtures en limites séparatives*.*

La hauteur totale de la clôture ne peut pas dépasser 2,00 mètres et 2,50 mètres pour les terrains d'assiette de constructions ou d'installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

11.5 Dispositions diverses

11.5.1 Antennes et éléments de superstructure

Les antennes d'émission ou de réception (radios, téléphones, télévisions,...), y compris les paraboles, doivent être intégrées dans la conception des constructions, sauf impossibilité technique. Dans ce cas, elles doivent être implantées en partie supérieure des constructions et en retrait* de 3 mètres des façades.

11.5.2 Locaux annexes et équipements techniques

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres doivent être intégrés dans les constructions ou les clôtures selon une logique de dissimulation qui tient compte des modénatures et des matériaux constructifs.

Les locaux techniques doivent être intégrés dans la composition architecturale du ou des constructions et de leurs espaces extérieurs.

Les bâtiments annexes*, doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec elles tant dans leur volumétrie que par les matériaux employés.

11.5.3 Les surfaces destinées à la captation d'énergie

Les surfaces destinées à la captation d'énergie solaire peuvent être réalisées en toiture et à condition que ces installations soient intégrées dans le plan de toiture et qu'elles ne remettent pas en cause les caractéristiques architecturales des constructions concernées.

* Modification approuvée le 10/02/2011
* Modification approuvée le 10/02/2011

11.5.4 Les ensembles bâtis cohérents

Dans un ensemble bâti cohérent délimité au plan de zonage, les constructions nouvelles, les travaux d'extension et de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions doivent être conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent la cohérence et l'harmonie architecturale dudit ensemble.

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

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies.

Lors de toute opération de construction, d'extension, et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-dessous, il y a lieu de retenir les normes applicables à la destination la plus proche de celle de la construction projetée.

12.1 Normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions

12.1.1 Pour les constructions à destination d'habitation

- Studio : 1 place par logement
- Du 2 pièces au 4 pièces : 1,2 places par logement
- Du 5 pièces et plus : 1,5 places par logement

12.1.2 Pour les constructions à destination de commerces et restauration

- Aucune place n'est requise en deçà de 80 m² de SHON ;
- 1 place de stationnement par tranche de 80 m² de SHON est requise.

La SHON est comptabilisée sans tenir compte des surfaces affectées aux réserves.

12.1.3 Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de résidences étudiantes ou de personnes âgées, de foyers

- 1 place de stationnement est requise pour 4 chambres.

12.1.4 Pour les constructions à destination de bureaux

Les normes de stationnement* sont différentes selon que le terrain* d'assiette de la construction est ou non localisé, entièrement ou partiellement, dans un rayon de 500 mètres compté à partir de toutes les entrées et sorties des stations de métro ou de RER :

- Lorsque le terrain est situé, en tout ou partie, dans le rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 100 m² de SHON ;
- Lorsque le terrain est situé au-delà du rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 60 m² de SHON et 1 place supplémentaire par tranche complète de 500 m² de SHON pour le stationnement visiteurs.

Dans tous les cas, doit être réalisée 1 place de stationnement pour les livraisons par tranche complète de 1000 m² de SHON créée.

12.1.5 Pour les constructions à destination d'activités artisanales

- 1 place de stationnement par tranche complète de 160 m² de SHON.

Toutefois, pour les activités liées à l'automobile (vente, concession, réparation) :

- 10 places de stationnement par établissement et une place par 50 m² de SHON.

Pour les constructions de plus de 500 m² de SHON, doit être aménagé, un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement, livraison et manutention.

12.1.6 Pour les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues* motorisées est déterminé en tenant compte de la nature des équipements, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation.

12.2 Normes de stationnement pour les constructions existantes

Le décompte des places est différent selon la nature de l'opération envisagée :

12.2.1 Pour les extensions de construction

Le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

12.2.2 Pour les changements de destination

En cas de changement de destination en vue de la création d'un seul commerce d'une surface hors œuvre nette (SHON) inférieure ou égale à 80 m², non compris les surfaces affectées aux réserves, seul le maintien du nombre de places de stationnement existant est exigé.

Dans les autres cas, le nombre de places exigé est celui prévu au paragraphe 12-1 ci-dessus.

12.2.3 Pour les travaux de réhabilitation

Aucune place de stationnement n'est requise, même dans le cas d'augmentation de la SHON, dès lors que les travaux sont réalisés dans le volume bâti existant. Toutefois, lorsque les travaux ont pour effet de créer un ou plusieurs logements, les normes applicables au chapitre 12.1.1 ci-dessus sont applicables, pour les logements supplémentaires.

12.3 Modalité de calcul du nombre de places de stationnement

Dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche complète.

Dès lors que le résultat du calcul du nombre de places de stationnement exigées comporte une décimale, il convient d'arrondir à la norme supérieure.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement. Toutefois, s'agissant des constructions d'activités comportant plusieurs affectations ou destinations (bureaux, ateliers...), le calcul des places s'effectue au regard de l'affectation dominante par rapport à la SHON totale.

12.4 Modalités de réalisation des places

Les parkings souterrains doivent être conçus de manière à être inondables par une crue de submersion.

Les places de stationnement ne peuvent avoir une largeur inférieure à 2,30 mètres.*

Les places commandées sont autorisées pour un maximum de 50 % du nombre de places réalisées en surplus du ratio d'une place par logement.

12.5 En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement

En cas de difficultés, justifiées par des raisons techniques (nature du sous-sol, ...), architecturales ou patrimoniales, d'aménager sur le terrain* d'assiette de l'opération ou dans son environnement immédiat, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ces obligations soit en réalisant les places de stationnement sur un terrain* distinct situé dans son environnement immédiat dans un rayon de 150 mètres, soit :

- en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en justifiant de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en versant à la commune une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

12.6 Le stationnement des deux roues

Pour les constructions nouvelles visées ci-après, un local doit être aménagé pour stationner les deux roues*, et réservé à cet usage, selon les dispositions suivantes.

Les locaux affectés au stationnement des deux roues* non motorisées doivent être d'accès facile, soit de plain-pied, soit par une rampe ou un ascenseur.

12.6.1 Pour les constructions à destination d'habitation comportant au moins trois logements

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 2% de la SHON créée jusqu'à 1000 m² ;
 - 1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

12.6.2 Pour les constructions à destination de bureaux

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 0,3% de la SHON créée, jusqu'à 1000 m² ;
 - 0,1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

* Modification approuvée le 10/02/2011

12.6.3 Pour les établissements d'enseignement secondaire doivent être prévus :

- 5 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* non motorisées ;
- 3 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* motorisées.

Ces emplacements doivent être couverts et aménagés à cet usage.

12.6.4 Pour les autres destinations

Pour les autres destinations, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés.

ARTICLE UE 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS**Quantitativement**

60 % des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts de pleine terre.

Dans le cas d'une impossibilité de réaliser 60 % des espaces libres en espaces verts en pleine terre, 70 % des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts sur dalle avec un minimum de 80 centimètres de terre végétale.

Qualitativement

Les espaces verts* doivent recevoir un traitement paysager végétalisé de qualité et être, de préférence, d'un seul tenant.

La végétalisation des espaces verts* doit être conçue, tant au regard de leur composition que des espèces et de la densité des plantations retenues, en proportion avec la dimension de l'espace aménagé, en harmonie avec la construction en prenant en compte leur développement dans le temps et leur pérennité. La plantation d'un arbre de haute tige au minimum est requise pour 100 m² d'espace vert.

Les espaces plantés en front de rue doivent être particulièrement soignés afin de s'insérer dans la trame paysagère de la rue.

Dans les marges de recul* figurant au plan de zonage seules les constructions en sous-sol sont admises.

L'espace compris dans la marge de recul* doit faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité à dominante végétale. Toute aire de stationnement en surface y est interdite. Les rampes d'accès aux parcs de stationnement souterrain doivent demeurer discrètes et s'intégrer à la composition paysagère de la marge de recul*.

Les espaces verts à protéger

Les espaces verts à protéger délimités au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, doivent être préservés et mis en valeur.

Tout aménagement doit préserver leur dominante végétale tout en prenant en compte les installations et constructions nécessaires au fonctionnement du site, aux activités de loisirs de plein air ou à la gestion d'un service public.

La suppression ponctuelle de ces espaces est admise dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace végétalisé de même contenance sur le terrain.

La superficie de ces espaces entre dans le décompte des espaces libres et espaces verts prévus ci-dessus.

ARTICLE UE 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non réglementé

ZONE UF

*Cette zone correspond aux différents espaces à vocation principalement économique de la ville. Cette zone comprend différents secteurs : ***

- le site de la confluence Mame et Seine, UFa ;
- les jardins d'Alfortville, UFB ;
- le site de la gare de marchandises, UFc ;
- les zones d'activités situées au nord-ouest de la digue d'Alfortville, UFd ;
- le parc d'activités Val de Seine, UFe ;
- le port d'Alfortville, UFG

*Les mots et expressions qui sont identifiés par un * sont définis au chapitre « dispositions communes »*

ARTICLE UF 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :

1. l'aménagement de terrains destinés aux habitations légères et de loisirs, prévues par le code de l'urbanisme ;
2. le stationnement des caravanes isolées, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme ;
3. les garages collectifs de caravanes, conformément au code de l'urbanisme ;
4. les dépôts de véhicules, visés par le code de l'urbanisme ;
5. les dépôts non couverts de matériaux, ferrailles, machines, combustibles solides, déchets ;
6. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'entrepôts qui ne sont pas liés à une activité autorisée dans la zone ou le secteur considérés ;
7. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, hormis celles qui sont strictement nécessaires à l'exercice des activités autorisées dans la zone ;
8. les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre ;

En outre, sont interdits :

9. dans le secteur UFa, les constructions, ouvrages ou travaux à destination de bureau et d'industrie ;
10. dans le secteur UFB, les constructions à destination d'hébergement hôtelier ;
11. dans le secteur UFG, toutes les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas liées à l'exploitation du service public fluvial.

** Modification approuvée le 9/07/2009

ARTICLE UF 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'activités commerciales et artisanales à condition que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec le milieu environnant et permettre d'éviter les nuisances et les dangers éventuels réduire leur impact sur les voies d'accès ;
2. dans les secteurs affectés par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre classé par arrêté préfectoral, les constructions nouvelles à destination d'habitation et d'enseignement doivent faire l'objet d'un isolement acoustique particulier selon les dispositions fixées par décret (cf annexes du PLU) ;
3. dans les secteurs soumis à des risques d'inondation, tout projet doit respecter les mesures visant à préserver les personnes et les biens. (cf. annexe, plan de prévention des risques d'inondation) ;
4. dans les secteurs soumis à des risques technologiques (partie du secteur UFe, le long des quais de Seine), les occupations et utilisations du sol sont soumises à des conditions particulières (cf annexes du PLU, plan 4.3, notice explicative, pièce 4.1, chapitre III).

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

Tout terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeuble envisagé, et dont les caractéristiques permettent la circulation ou l'utilisation aisée des engins de lutte contre l'incendie.

Les accès ne doivent présenter le moindre risque pour la sécurité des usagers des voies ouvertes à la circulation publique ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Cette sécurité peut nécessiter :

- a) la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules correspondant aux besoins du projet,
- b) la réalisation de voies privées ou de tous autres aménagements particuliers nécessaires au respect des conditions de sécurité mentionnées au deuxième alinéa ci-dessus.

Les accès sur les voies ouvertes à la circulation publique doivent être limités dans l'intérêt de la sécurité. En outre, seul un accès est autorisé pour les terrains ayant une façade sur voie inférieure à 25 mètres de linéaire.

ARTICLE UF 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

4.1 Raccordement au réseau

Tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respecte les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions doivent disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'en limite de propriété réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Tout raccordement au réseau collectif fait l'objet d'une demande spéciale du propriétaire intéressé auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

Pour information, le raccordement des eaux pluviales et de ruissellement aux réseaux publics, n'est pas obligatoire pour les réseaux départementaux. Conformément au code de la santé publique et au règlement d'assainissement départemental, seul le raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées ou unitaire pour les eaux usées est obligatoire.

4.2 Traiter la pollution des eaux usées

Un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre, adaptable à chaque cas :

- les eaux issues des parkings souterrains, couverts ou de surface de plus de 5 places doivent subir un traitement de débouillage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.
- des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires peuvent être prescrits par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

4.3 Mesures de prévention à mettre en œuvre

En application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, dans une perspective de prévenir les risques d'inondation par temps de pluie, en limitant l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel, des mesures sont à mettre en œuvre pour :

- réduire et traiter la pollution par temps de pluie en amont du rejet au réseau public ou au milieu naturel,
- maîtriser le débit de rejet des eaux pluviales avant évacuation vers le réseau public ou le milieu naturel.

4.3.1 Réduire et traiter la pollution par temps de pluie

Selon la qualité attendue des eaux de ruissellement – qualité compatible avec la qualité du milieu récepteur - un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre pour les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de plus de 5 places. Ces eaux de ruissellement doivent subir un traitement adapté afin de réduire les sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel. Ce traitement peut être effectué par un séparateur à hydrocarbure, ou un filtre à sable répondant aux objectifs de qualité (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

4.3.2 Maîtrise du débit de rejet des eaux pluviales

Les opérations d'aménagements, quelle que soit leur taille ou occupation, intègrent des dispositifs techniques visant à limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public.

L'imperméabilisation et le ruissellement engendrés doivent être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux.

Les dispositifs de rétention ou de non-imperméabilisation des sols doivent être adaptés aux contraintes du site (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

Pour les zones d'infiltration potentielle, le rejet des eaux pluviales des toitures et des espaces autres que les accès, la voirie et les parkings, peut être évacué :

- soit par le réseau d'assainissement public ;
- soit par infiltration dans le sol par des dispositifs du type puisard d'infiltration.

Les dispositifs de dépollution, rétention, infiltration et raccordement au réseau public, sont à la charge du maître d'ouvrage.

4.4 Réseaux divers

Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz), de télécommunication (téléphone, câble) doivent être conçus en souterrain.

En cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante, comme pour toute construction nouvelle, les antennes et les paraboles doivent être localisées de façon à être le moins visible possible depuis l'espace public.

4.5 Collecte des déchets

Pour toute construction nouvelle, doit être créé un local destiné au stockage des ordures ménagères, nécessaire au tri sélectif.

Sa localisation et son aménagement doivent favoriser sa fonctionnalité :

- par une accessibilité aisée ;
- par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri définies selon les modalités de calcul telles qu'elles figurent dans les annexes du PLU (pièce 4.1) ;
- par une prise en compte des nuisances visuelles.

ARTICLE UF 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

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

Les constructions doivent être implantées à l'alignement* ou avec un recul* minimal de 3 mètres.

Dans le secteur UFa, les constructions doivent être implantées avec un recul* minimal de 5 mètres par rapport à la rue de Marne et la RN 19 et de 10 mètres par rapport à la Seine et à la Marne ;

Dans les secteurs UFd, UFe et UFf, les constructions doivent être implantées avec un recul* minimal de 5 mètres.

Toutefois, dès lors que figure au plan de zonage une marge de recul*, les constructions doivent être implantées à l'aplomb ou au-delà de la limite de cette marge de recul*.

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

7.1 Implantation des constructions

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites séparatives* latérales et de fond au moins égale à la moitié de la hauteur de la façade des bâtiments avec un minimum de quatre mètres

En limites de zones, les constructions peuvent s'implanter en limites séparatives* dans la limite d'une hauteur maximale de 7 mètres en limite séparative et 15 mètres de hauteur plafond*, avec un gabarit constitué d'une oblique de pente 1/1 dirigée vers l'intérieur du terrain et ayant son point d'attache au sommet de la hauteur en limite séparative.

Dans le secteur UFe, les constructions doivent être implantées à une distance des limites séparatives* latérales et de fond au moins égale à la hauteur de la façade des bâtiments avec un minimum de six mètres.

7.2 Dispositions particulières

Une implantation différente de celle prévue ci-dessus peut être admise dans les cas suivants :

1. lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation ou d'amélioration d'une construction existante à la date d'approbation du PLU ayant une implantation différente de celle prévue ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante, sans qu'aucune baie nouvelle ne puisse être créée sans respecter les dispositions ci-dessus ;
2. lorsqu'il existe une servitude de cour commune, au sens du code de l'urbanisme, les distances d'implantation sont fixées par l'article UF 8 ;
3. lorsqu'il s'agit d'un bâtiment annexe* ou d'une construction ou d'une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UF 8 - - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UN MEME TERRAIN

8.1 Règle générale

Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs constructions sur un même terrain* ou dans le cas de l'application d'une servitude de cours commune* au sens de l'article L.471-1 du code de l'urbanisme.

L'implantation de constructions non contiguës sur un même terrain* doit respecter une distance entre deux constructions* au moins égale* :

* Modification approuvée le 10/02/2011

- à la hauteur de la construction la plus élevée, avec un minimum de 4 mètres, dans le cas où l'une des deux façades ou parties de façade concernées comporte des baies* assurant l'éclairage des pièces principales ;
- à la moitié de la hauteur de la construction la plus élevée, avec un minimum de 4 mètres dans le cas où les deux façades ou parties de façade concernées ne comporte aucune baie* ou que des ouvertures assurant l'éclairage des pièces secondaires.

L'implantation des constructions sur un même terrain* est libre, dès lors que l'une des constructions est un bâtiment annexe* ou une construction ou une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.

8.2 Dispositions particulières

Une distance entre deux constructions* différente de celle prévue au paragraphe 8.1 peut être admise lorsqu'il s'agit de travaux de surélévation, d'extension, ou d'amélioration d'une construction existante, à la date d'approbation du PLU, implantée différemment de la règle définie ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante et dans le respect du retrait existant.

ARTICLE UF 9 - EMPRISE AU SOL* DES CONSTRUCTIONS

Le coefficient d'emprise au sol* des constructions est fixé à 0,70.

Il n'est pas fixé de coefficient d'emprise au sol* dans les secteurs UFG.

ARTICLE UF 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1 Règles générales

Les hauteurs maximales des constructions ne peuvent pas excéder 15 mètres, cheminées exclues.

Dans le secteur, UFc, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder 12 mètres, cheminées exclues.

Dans le secteur UFd, la hauteur n'est pas réglementée.

La hauteur des enseignes est limitée à 4 mètres, cette hauteur maximum ne s'applique ni aux logos, ni aux éléments d'enseignes liés à la volumétrie du bâtiment.

10.2 Modalités de calcul de la hauteur*

Les hauteurs autorisées sont comptées au droit du milieu de la façade de la construction,

- à partir du niveau de la voie, si les constructions sont implantées à l'alignement* de celle-ci ;
- à partir du niveau du sol naturel, si les constructions sont édifiées en retrait* par rapport à l'alignement*.

Pour tenir compte du caractère inondable des terrains, en cas de logement situé en rez de chaussée, les hauteurs de la construction sont calculées par rapport à la côte de crue de 1924, majorée de 20 centimètres et non par rapport à la voie ou au sol naturel, à condition que les deux conditions suivantes soient réunies :

- le niveau habitable le plus bas est situé au dessus de la côte cinquantennale augmentée de 20 centimètres ;
- le niveau habitable le plus bas est situé en dessous de la côte des plus hautes eaux connues de la crue de 1910.

* Modification approuvée le 10/02/2011

Ce calcul est également applicable pour les commerces, pour les activités artisanales et industrielles, les bureaux ou les constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

10.3 Dispositions particulières

Une hauteur supérieure à celles fixées aux paragraphes 10.1 et 10.2 peut être admise pour les ouvrages techniques qui, compte tenu de leur nature, supposent des hauteurs plus importantes que celles fixées au présent article, tels que les pylônes, les antennes.

ARTICLE UF 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

11.1 Règle générale

En référence à l'article R.111-21 du code de l'urbanisme, la situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés au « caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales ».

11.2 Constructions nouvelles

11.2.1 Façades et toitures

Les différents murs d'une construction, y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.

Les murs pignon sont interdits en façade sur rue dès lors qu'ils sont aveugles.

L'emploi, sans enduit, des matériaux tels que carreaux de plâtre, agglomérés de mâchefer, briques creuses, etc. est interdit.

Les couvertures apparentes en tôle ondulée ou papier goudronné, sont interdites.

Les couleurs des matériaux apparents (en couverture et en façade), des enduits et des peintures de ravalement, doivent s'harmoniser avec le paysage bâti ou naturel environnant.

11.2.2 Clôtures

Les clôtures doivent présenter une simplicité d'aspect (forme, matériaux, couleur) en harmonie avec la construction principale et son environnement.

Sauf dispositions légales ou réglementaires particulières à certaines activités, la hauteur totale des clôtures sur rue (mesurée à partir du niveau de la voie) et sur limites séparatives* (mesurée à partir du sol naturel) ne doit pas excéder 3,00 m sauf pour répondre à des impératifs de sécurité.*

* Modification approuvée le 10/02/2011

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

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies.

Lors de toute opération de construction, d'extension, et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-dessous, il y a lieu de retenir les normes applicables à la destination la plus proche de celle de la construction projetée.

12.1 Normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions

12.1.1 Pour les constructions à destination d'habitation

- Une place par logement

12.1.2 Pour les constructions à destination de commerces et restauration

- Aucune place n'est requise en deçà de 80 m² de SHON ;
- 1 place de stationnement par tranche de 80 m² de SHON est requise.

La SHON est comptabilisée sans tenir compte des surfaces affectées aux réserves.

12.1.3 Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de résidences étudiantes ou de personnes âgées, de foyers

- 1 place de stationnement est requise pour 4 chambres.

12.1.4 Pour les constructions à destination de bureaux

Les normes de stationnement* sont différentes selon que le terrain* d'assiette de la construction est ou non localisé, entièrement ou partiellement, dans un rayon de 500 mètres compté à partir de toutes les entrées et sorties des stations de métro ou de RER :

- Lorsque le terrain est situé, en tout ou partie, dans le rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 100 m² de SHON ;
- Lorsque le terrain est situé au-delà du rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 60 m² de SHON et 1 place supplémentaire par tranche complète de 500 m² de SHON pour le stationnement visiteurs.

Dans tous les cas, doit être réalisée 1 place de stationnement pour les livraisons par tranche complète de 1000 m² de SHON créée.

12.1.5 Pour les constructions à destination d'activités artisanales ou industrielles et d'entrepôts

- 1 place de stationnement par tranche complète de 160 m² de SHON.

Pour les constructions de plus de 500 m² de SHON, doit être aménagé, un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement, livraison et manutention.

12.1.6 Pour les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues* motorisées est déterminé en tenant compte de la nature des équipements, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation.

12.2 Normes de stationnement pour les constructions existantes

Le décompte des places est différent selon la nature de l'opération envisagée :

12.2.1 Pour les extensions de construction

Le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

12.2.2 Pour les changements de destination

En cas de changement de destination en vue de la création d'un seul commerce d'une surface hors œuvre nette (SHON) inférieure ou égale à 80 m², non compris les surfaces affectées aux réserves, seul le maintien du nombre de places de stationnement existant est exigé.

Dans les autres cas, le nombre de places exigé est celui prévu au paragraphe 12-1 ci-dessus.

12.2.3 Pour les travaux de réhabilitation

Aucune place de stationnement n'est requise, même dans le cas d'augmentation de la SHON, dès lors que les travaux sont réalisés dans le volume bâti existant. Toutefois, lorsque les travaux ont pour effet de créer un ou plusieurs logements, les normes applicables au chapitre 12.1.1 ci-dessus sont applicables, pour les logements supplémentaires.

12.3 Modalité de calcul du nombre de places de stationnement

Dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche complète.

Dès lors que le résultat du calcul du nombre de places de stationnement exigées comporte une décimale, il convient d'arrondir à la norme supérieure.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement. Toutefois, s'agissant des constructions d'activités comportant plusieurs affectations ou destinations (bureaux, ateliers...), le calcul des places s'effectue au regard de l'affectation dominante par rapport à la SHON totale.

12.4 Modalités de réalisation des places

Les parkings souterrains doivent être conçus de manière à être inondables par une crue de submersion.

Les places de stationnement ne peuvent avoir une largeur inférieure à 2,30 mètres.*

Les places commandées sont autorisées pour un maximum de 50 % du nombre de places réalisées en surplus du ratio d'une place par logement.

* Modification approuvée le 10/02/2011

12.5 En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement

En cas de difficultés, justifiées par des raisons techniques (nature du sous-sol, ...), architecturales ou patrimoniales, d'aménager sur le terrain* d'assiette de l'opération ou dans son environnement immédiat, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ces obligations soit en réalisant les places de stationnement sur un terrain* distinct situé dans son environnement immédiat dans un rayon de moins de 150 mètres, soit :

- en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en justifiant de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en versant à la commune une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

12.6 Le stationnement des deux roues

Pour les constructions nouvelles visées ci-après, un local doit être aménagé pour stationner les deux roues*, et réservé à cet usage, selon les dispositions suivantes.

Les locaux affectés au stationnement des deux roues* non motorisées doivent être d'accès facile, soit de plain-pied, soit par une rampe ou un ascenseur.

12.6.1 Pour les constructions à destination d'habitation comportant au moins trois logements et pour les constructions à destination de bureaux

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 2% de la SHON créée jusqu'à 1000 m² ;
 - 1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

12.6.2 Pour les constructions à destination de bureaux

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 0,3% de la SHON créée, jusqu'à 1000 m² ;
 - 0,1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

12.6.3 Pour les établissements d'enseignement secondaire doivent être prévus :

- 5 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* non motorisées ;
- 3 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* motorisées.

Ces emplacements doivent être couverts et aménagés à cet usage.

12.6.4 Pour les autres destinations

Pour les autres destinations, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés.

ARTICLE UF 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

13.1 Quantitativement

50% des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts de pleine terre.

Dans le cas d'une impossibilité de réaliser 50 % des espaces libres en espaces verts en pleine terre, 70 % des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts sur dalle avec un minimum de 80 centimètres de terre végétale.

13.2 Qualitativement

Les espaces verts* doivent recevoir un traitement paysager végétalisé de qualité et être, de préférence, d'un seul tenant.

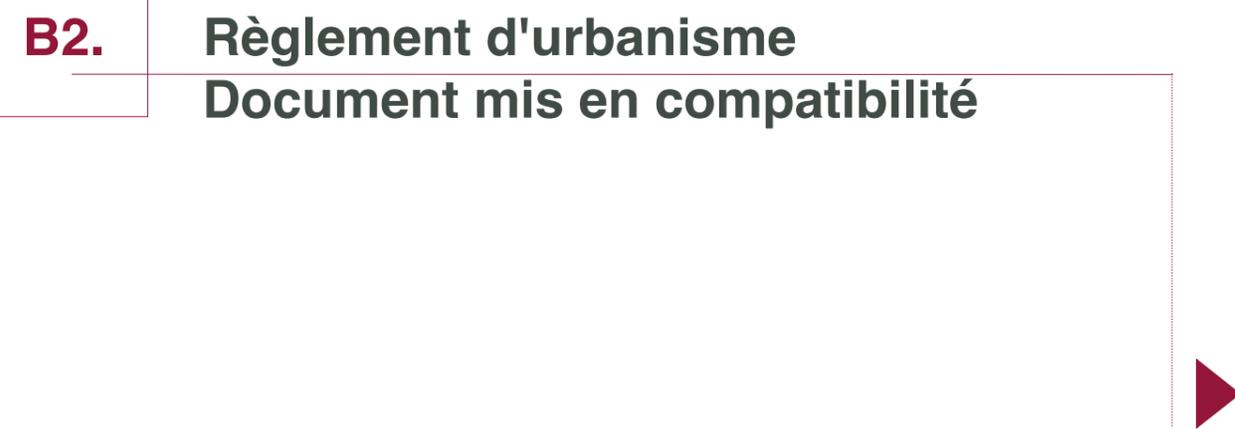
La végétalisation des espaces verts* doit être conçue, tant au regard de leur composition que des espèces et de la densité des plantations retenues, en proportion avec la dimension de l'espace aménagé, en harmonie avec la construction en prenant en compte leur développement dans le temps et leur pérennité. La plantation d'un arbre de haute tige au minimum est requise pour 100 m² d'espace vert.

L'espace compris dans la marge de recul* doit faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité à dominante végétale. Toute aire de stationnement en surface y est interdite. Les rampes d'accès aux parcs de stationnement souterrain doivent demeurer discrètes et s'intégrer à la composition paysagère de la marge de recul*.

ARTICLE UF 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non réglementé

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Alfortville

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 12 février 2009
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 20 décembre 2012*

ZONE UC

Cette zone correspond aux espaces nécessaires aux grands services urbains et aux constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

*Les mots et expressions qui sont identifiés par un * sont définis au chapitre « dispositions communes »*

ARTICLE UC 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :

1. l'aménagement de terrains destinés aux habitations légères et de loisirs, prévues par le code de l'urbanisme ;
2. le stationnement des caravanes isolées, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme ;
3. les garages collectifs de caravanes, conformément au code de l'urbanisme ;
4. les dépôts de véhicules, visés par le code de l'urbanisme ;
5. les dépôts non couverts de matériaux, ferrailles, machines, combustibles solides, déchets ;
6. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'activités industrielles et d'hôtellerie ;
7. les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou à autorisation, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, à l'exception de celles visées à l'article UC 2 ;
8. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'entrepôts, d'habitations, de bureaux et de commerces, à l'exception de ceux nécessaires à l'activité d'un service public ou d'intérêt collectif ;
9. les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre.

ARTICLE UC 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à autorisation ou à déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers tels que les systèmes de régulation thermique des immeubles, les garages et les parcs de stationnement, les boulangeries, les laveries,... ou qu'elles soient liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
2. dans les secteurs affectés par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre classé par arrêté préfectoral, les constructions nouvelles à destination d'habitation et d'enseignement doivent faire l'objet d'un isolement acoustique particulier selon les dispositions fixées par décret (cf annexes du PLU) ;

3. dans les secteurs soumis à des risques d'inondation, tout projet doit respecter les mesures visant à préserver les personnes et les biens. (cf. annexe, plan de prévention des risques d'inondation) ;

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

Tout terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeuble envisagé, et dont les caractéristiques permettent la circulation ou l'utilisation aisée des engins de lutte contre l'incendie.

Les accès ne doivent présenter le moindre risque pour la sécurité des usagers des voies ouvertes à la circulation publique ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Cette sécurité peut nécessiter :

- a) la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules correspondant aux besoins du projet ;
- b) la réalisation de voies privées ou de tous autres aménagements particuliers nécessaires au respect des conditions de sécurité mentionnées au deuxième alinéa ci-dessus.

Les accès sur les voies ouvertes à la circulation publique doivent être limités dans l'intérêt de la sécurité. En outre, seul un accès est autorisé pour les terrains ayant une façade sur voie inférieure à 25 mètres de linéaire.

ARTICLE UC 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

4.1 Raccordement au réseau

Tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respecte les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions doivent disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'en limite de propriété réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Tout raccordement au réseau collectif fait l'objet d'une demande spéciale du propriétaire intéressé auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

Pour information, le raccordement des eaux pluviales et de ruissellement aux réseaux publics, n'est pas obligatoire pour les réseaux départementaux. Conformément au code de la santé publique et au règlement d'assainissement départemental, seul le raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées ou unitaire pour les eaux usées est obligatoire.

4.2 Traiter la pollution des eaux usées

Un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre, adaptable à chaque cas :

- les eaux issues des parkings souterrains, couverts ou de surface de plus de 5 places doivent subir un traitement de débouillage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.
- des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires peuvent être prescrits par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

4.3 Mesures de prévention à mettre en œuvre

En application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, dans une perspective de prévenir les risques d'inondation par temps de pluie, en limitant l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel, des mesures sont à mettre en œuvre pour :

- réduire et traiter la pollution par temps de pluie en amont du rejet au réseau public ou au milieu naturel,
- maîtriser le débit de rejet des eaux pluviales avant évacuation vers le réseau public ou le milieu naturel.

4.3.1 Réduire et traiter la pollution par temps de pluie

Selon la qualité attendue des eaux de ruissellement – qualité compatible avec la qualité du milieu récepteur - un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre pour les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de plus de 5 places. Ces eaux de ruissellement doivent subir un traitement adapté afin de réduire les sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel. Ce traitement peut être effectué par un séparateur à hydrocarbure, ou un filtre à sable répondant aux objectifs de qualité (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

4.3.2 Maîtrise du débit de rejet des eaux pluviales

Les opérations d'aménagements, quelle que soit leur taille ou occupation, intègrent des dispositifs techniques visant à limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public.

L'imperméabilisation et le ruissellement engendrés doivent être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux.

Les dispositifs de rétention ou de non-imperméabilisation des sols doivent être adaptés aux contraintes du site (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

Pour les zones d'infiltration potentielle, le rejet des eaux pluviales des toitures et des espaces autres que les accès, la voirie et les parkings, peut être évacué :

- soit par le réseau d'assainissement public ;
- soit par infiltration dans le sol par des dispositifs du type puisard d'infiltration.

Les dispositifs de dépollution, rétention, infiltration et raccordement au réseau public, sont à la charge du maître d'ouvrage.

4.4 Réseaux divers

Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz), de télécommunication (téléphone, câble) doivent être conçus en souterrain.

En cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante, comme pour toute construction nouvelle, les antennes et les paraboles doivent être localisées de façon à être le moins visible possible depuis l'espace public.

4.5 Collecte des déchets

Pour toute construction nouvelle, doit être créé un local destiné au stockage des ordures ménagères, nécessaire au tri sélectif.

Sa localisation et son aménagement doivent favoriser sa fonctionnalité :

- par une accessibilité aisée ;
- par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri définies selon les modalités de calcul telles qu'elles figurent dans les annexes du PLU (pièce 4.1) ;
- par une prise en compte des nuisances visuelles.

ARTICLE UC 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

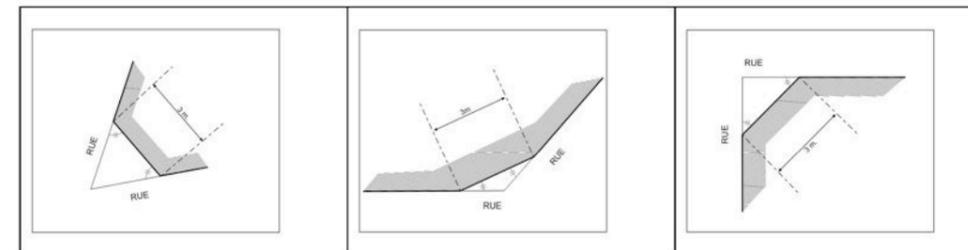
Non réglementé.

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

Les constructions doivent être implantées à l'alignement* ou avec un recul* maximal de 12 mètres*.

Toutefois, dès lors que figure au plan de zonage une marge de recul*, les constructions doivent être implantées à l'aplomb ou au-delà de la limite de cette marge de recul*.

À l'angle de deux voies, la construction doit présenter un recul* sur un segment de droite de 3 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacune des lignes d'implantation sur voie. Toutefois, ce recul* peut ne pas être exigé s'il ne se justifie ni par des considérations d'harmonisation avec les autres angles du carrefour, ni avec des considérations de visibilité.



Les éléments de construction en surplomb des voies et des emprises publiques sont autorisés dans les conditions habituelles d'autorisation de voirie.*

* Modification approuvée le 10/02/2011

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

7.1 Implantation des constructions

Les constructions peuvent être implantées en retrait ou en limites séparatives* latérales et de fond.

7.2 Le calcul des retraits*

7.2.1 Pour les constructions ou parties de construction comportant des baies*

- le retrait* doit être au moins égal à la hauteur de la construction (L=H), avec un minimum de 3 mètres.

7.2.2 Pour les parties de constructions ne comportant pas de baies*

Pour les constructions ou parties de constructions ne comportant pas de baies* :

- le retrait* doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction (L=H/2), avec un minimum de 3 mètres.

7.3 Dispositions particulières

Un **retrait* différent** de celui prévu ci-dessus peut être admis dans les cas suivants :

1. lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation ou d'amélioration d'une construction existante à la date d'approbation du PLU implantée avec un retrait* moindre que celui prévu ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante, sans qu'aucune baie* nouvelle ne puisse être créée sans respecter les dispositions ci-dessus ;
2. lorsqu'il existe une servitude de cour commune, au sens du code de l'urbanisme, les distances d'implantation sont fixées par l'article UC 8 ;
3. lorsqu'il s'agit d'un bâtiment annexe* ou d'une construction ou d'une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UC 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UN MEME TERRAIN

Non réglementé.

ARTICLE UC 9- EMPRISE AU SOL* DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé.

ARTICLE UC 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1 Règles générales

Les hauteurs maximales des constructions ne peuvent excéder :

- Une hauteur de façade* (Hf) de 18 mètres ;
- Une hauteur plafond* (Hp) de 18 mètres dans le cas des toitures-terrasses, 20 mètres pour les autres types de toiture.

10.2 Modalités de calcul de la hauteur*

Les hauteurs autorisées sont à compter au droit du milieu de la façade de la construction,

- à partir du niveau de la voie si les constructions sont implantées à l'alignement* de celle-ci ;
- à partir du niveau du sol naturel si les constructions sont édifiées en retrait* par rapport à l'alignement*.

Pour tenir compte du caractère inondable des terrains, en cas de logement situé en rez de chaussée, les hauteurs de la construction sont calculées par rapport à la côte de crue de 1924, majorée de 20 centimètres et non par rapport à la voie ou au sol naturel, à condition que les deux conditions suivantes soient réunies :

- le niveau habitable le plus bas est situé au dessus de la côte cinquantennale augmentée de 20 centimètres ;
- le niveau habitable le plus bas est situé en dessous de la côte des plus hautes eaux connues de la crue de 1910.

Ce calcul est également applicable pour les commerces, pour les activités artisanales et industrielles, les bureaux ou les constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

10.3 Dispositions particulières

Une hauteur supérieure à celles fixées aux paragraphes 10.1 et 10.2 peut être admise pour les ouvrages techniques qui, compte tenu de leur nature, supposent des hauteurs plus importantes que celles fixées au présent article, tels que les pylônes, les antennes.

ARTICLE UC 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

11.1 Règle générale

En référence à l'article R.111-21 du code de l'urbanisme, la situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés au « caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales ».

11.2 Aménagement des constructions existantes

11.2.1 Principes généraux

Dès lors qu'une construction présente un intérêt architectural au regard notamment de son ancienneté, des matériaux constructifs employés, de sa composition, de son ordonnancement, tous travaux réalisés, y compris les ravalements, doivent mettre en valeur

* Modification approuvée le 10/02/2011

les caractéristiques de ladite construction. Cela ne fait pas obstacle à la réalisation d'extension de conception architecturale contemporaine, dès lors que sont mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction initiale.

Dans les autres cas, les travaux doivent être réalisés selon les dispositions relatives aux constructions neuves.

11.2.2 Matériaux et aspect des façades

Les murs ou ouvrages en pierre de taille ou briques prévus pour être apparents doivent être préservés, au regard de la nature des travaux envisagés. Sur ces murs, l'enduit ou la peinture est interdit, sauf si des contraintes techniques le justifient. Ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas de travaux visant à réaliser une isolation thermique extérieure.*

En revanche, les matériaux bruts (parpaing...) doivent être enduits. L'enduit doit être teinté.

Les éléments d'ornementation existants (modénatures, corniches, volets, céramique de façade, ...) doivent être, si possible, conservés et restaurés.

Les couleurs pour les enduits et peintures des façades et des huisseries, doivent être choisis en recherchant une harmonie avec d'une part la nature de la construction et d'autre part les constructions avoisinantes.

L'implantation de vérandas en étage doit respecter un retrait* minimum de 2 mètres par rapport au nu des façades de la construction donnant sur voies.

11.2.3 Ravalement

Le ravalement vise à la fois la santé et la qualité esthétique de l'immeuble. A ce titre, doivent être employés des techniques, des matériaux et des couleurs adaptés à la nature de la construction, à son caractère architectural et à l'impact de la construction dans son milieu environnant.

Le ravalement doit permettre de maintenir, de mettre en valeur ou de restaurer les techniques constructives d'origine ainsi que les décors structurels et ornementaux.

Les murs pignon doivent être traités avec le même soin que les façades principales de la construction.

11.3 Constructions nouvelles

11.3.1 Aspect et volumétrie des constructions

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions implantées le long des voies doivent être travaillés afin de concourir à la confortation d'un front bâti structuré, tout en tenant compte des spécificités des constructions avoisinantes et des caractéristiques morphologiques du tissu dans lequel se situe le projet.

11.3.2 Façades et pignons

11.3.2.1 Pour les façades donnant sur voies

Les **façades** donnant sur voie doivent être conçues en harmonie avec les façades des constructions voisines afin de préserver le paysage urbain dans lequel s'insère le projet, sans faire obstacle à une architecture contemporaine.

Les **saillies** créées sur les façades doivent demeurer discrètes et avoir un rapport équilibré avec les caractéristiques de la façade.

* Modification approuvée le 10/02/2011

11.3.2.2 Pour toutes les façades

Toutes les façades des constructions doivent être réalisées en matériaux nobles, tels que pierre, brique, métal, verre, céramique, béton architectonique, etc... traitées de telle façon que leur finition soit garantie dans le temps et que leur mise en œuvre présente un caractère esthétique.

Les **murs-pignons** créés ou découverts doivent être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec leur contexte. Dans le cas où une construction développe un mur-pignon, il y a lieu de rechercher les solutions visant à réduire l'impact visuel.

Les **matériaux et les couleurs** doivent être choisis pour que la construction demeure discrète dans son environnement, sans pour autant exclure une architecture contemporaine.

Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre...), non conçus pour être laissés apparents, doivent être enduits.

11.3.3 Couronnement

Les formes des toitures ainsi que les matériaux de couverture doivent être choisis pour garantir une insertion discrète de la construction dans son environnement bâti.

Les matériaux extérieurs doivent être choisis de façon à offrir des garanties de bonne conservation. Les matériaux d'aspect médiocre (tôle ondulée, bitumeux, plaques fibrociment...) sont interdits, ainsi que le bac-acier pour les constructions principales. Les matériaux, enduits et peinture de couleur vive ainsi que les matériaux d'aspect brillant sont interdits.

Les lucarnes, dans leurs dimensions et leur forme, doivent être adaptées à la toiture dans laquelle elles s'insèrent.

11.4 Clôtures et traitement entre l'espace public et les constructions

11.4.1 Clôtures

11.4.1.1 Clôtures à l'alignement**

La hauteur totale de la clôture ne peut pas dépasser 2,00 mètres et 2,50 mètres pour les terrains d'assiette de constructions ou d'installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

11.4.1.2 Clôtures en limites séparatives**

La hauteur totale de la clôture ne peut pas dépasser 2,00 mètres et 2,50 mètres pour les terrains d'assiette de constructions ou d'installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

* Modification approuvée le 10/02/2011
* Modification approuvée le 10/02/2011

11.5 Dispositions diverses

11.5.1 Antennes et éléments de superstructure

Les installations techniques établies en toiture (gainés, souches, antennes, machineries, caissons, canalisations, ...), doivent être dissimulées, regroupées et faire l'objet d'un traitement assurant leur meilleure intégration visuelle. Ces éléments de superstructure doivent obligatoirement être implantés en retrait de 3 mètres minimum par rapport au plan vertical de la façade.

Les antennes d'émission ou de réception (radios, téléphones, télévisions,...), y compris les paraboles, doivent être intégrées dans la conception des constructions, sauf impossibilité technique. Dans ce cas, elles doivent être implantées en partie supérieure des constructions et en retrait de 3 mètres des façades.

11.5.2 Locaux annexes et équipements techniques

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres doivent être intégrés dans les constructions ou les clôtures selon une logique de dissimulation qui tient compte des modénatures et des matériaux constructifs.

Les locaux techniques doivent être intégrés dans la composition architecturale du ou des constructions et de leurs espaces extérieurs.

Les bâtiments annexes*, doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec elles tant dans leur volumétrie que par les matériaux employés.

11.5.3 Les surfaces destinées à la captation d'énergie

Les surfaces destinées à la captation d'énergie solaire peuvent être réalisées en toiture et à condition que ces installations soient intégrées dans le plan de toiture et qu'elles ne remettent pas en cause les caractéristiques architecturales des constructions concernées.

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

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies.

Lors de toute opération de construction, d'extension, et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-dessous, il y a lieu de retenir les normes applicables à la destination la plus proche de celle de la construction projetée.

12.1 Normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions

12.1.1 Pour les constructions à destination d'habitation

- Studio : 1 place par logement
- Du 2 pièces au 4 pièces : 1,2 places par logement
- Du 5 pièces et plus : 1,5 places par logement

12.1.2 Pour les constructions à destination de commerces et restauration

- Aucune place n'est requise en deçà de 80 m² de SHON ;
- 1 place de stationnement par tranche de 80 m² de SHON est requise.

La SHON est comptabilisée sans tenir compte des surfaces affectées aux réserves.

12.1.3 Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de résidences étudiantes ou de personnes âgées, de foyers

- 1 place de stationnement est requise pour 4 chambres.

12.1.4 Pour les constructions à destination de bureaux

Les normes de stationnement* sont différentes selon que le terrain* d'assiette de la construction est ou non localisé, entièrement ou partiellement, dans un rayon de 500 mètres compté à partir de toutes les entrées et sorties des stations de métro ou de RER :

- Lorsque le terrain est situé, en tout ou partie, dans le rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 100 m² de SHON ;
- Lorsque le terrain est situé au-delà du rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 60 m² de SHON et 1 place supplémentaire par tranche complète de 500 m² de SHON pour le stationnement visiteurs.

Dans tous les cas, doit être réalisée 1 place de stationnement pour les livraisons par tranche complète de 1000 m² de SHON créée.

12.1.5 Pour les constructions à destination d'activités artisanales ou industrielles et d'entrepôts

- 1 place de stationnement par tranche complète de 160 m² de SHON.

Pour les constructions de plus de 500 m² de SHON, doit être aménagé, un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement, livraison et manutention.

12.1.6 Pour les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues* motorisées est déterminé en tenant compte de la nature des équipements, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation.

12.2 Normes de stationnement pour les constructions existantes

Le décompte des places est différent selon la nature de l'opération envisagée :

12.2.1 Pour les extensions de construction

Le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

12.2.2 Pour les changements de destination

En cas de changement de destination en vue de la création d'un seul commerce d'une surface hors œuvre nette (SHON) inférieure ou égale à 80 m², non compris les surfaces affectées aux réserves, seul le maintien du nombre de places de stationnement existant est exigé.

Dans les autres cas, le nombre de places exigé est celui prévu au paragraphe 12-1 ci-dessus.

12.2.3 Pour les travaux de réhabilitation

Aucune place de stationnement n'est requise, même dans le cas d'augmentation de la SHON, dès lors que les travaux sont réalisés dans le volume bâti existant. Toutefois, lorsque les travaux ont pour effet de créer un ou plusieurs logements, les normes applicables au chapitre 12.1.1 ci-dessus sont applicables, pour les logements supplémentaires.

12.3 Modalité de calcul du nombre de places de stationnement

Dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche complète.

Dès lors que le résultat du calcul du nombre de places de stationnement exigées comporte une décimale, il convient d'arrondir à la norme supérieure.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement. Toutefois, s'agissant des constructions d'activités comportant plusieurs affectations ou destinations (bureaux, ateliers...), le calcul des places s'effectue au regard de l'affectation dominante par rapport à la SHON totale.

12.4 Modalités de réalisation des places

Les parkings souterrains doivent être conçus de manière à être inondables par une crue de submersion.

Les places de stationnement ne peuvent avoir une largeur inférieure à 2,30 mètres.*

Les places commandées sont autorisées pour un maximum de 50 % du nombre de places réalisées en surplus du ratio d'une place par logement.

12.5 En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement

En cas de difficultés, justifiées par des raisons techniques (nature du sous-sol, ...), architecturales ou patrimoniales, d'aménager sur le terrain* d'assiette de l'opération ou dans son environnement immédiat, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ces obligations soit en réalisant les places de stationnement sur un terrain* distinct situé dans son environnement immédiat dans un rayon de moins de 150 mètres, soit :

- en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en justifiant de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation ;

* Modification approuvée le 10/02/2011

- en versant à la commune une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

12.6 Le stationnement des deux roues

Pour les constructions nouvelles visées ci-après, un local doit être aménagé pour stationner les deux roues*, et réservé à cet usage, selon les dispositions suivantes.

Les locaux affectés au stationnement des deux roues* non motorisées doivent être d'accès facile, soit de plain-pied, soit par une rampe ou un ascenseur.

12.6.1 Pour les constructions à destination d'habitation comportant au moins trois logements

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 2% de la SHON créée jusqu'à 1000 m² ;
 - 1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

12.6.2 Pour les constructions à destination de bureaux

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 0,3% de la SHON créée, jusqu'à 1000 m² ;
 - 0,1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

12.6.3 Pour les établissements d'enseignement secondaire doivent être prévus :

- 5 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* non motorisées ;
- 3 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* motorisées.

Ces emplacements doivent être couverts et aménagés à cet usage.

12.6.4 Pour les autres destinations

Pour les autres destinations, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés.

ARTICLE UC 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

Quantitativement

10% des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts de pleine terre.

Dans le cas d'une impossibilité de réaliser 10 % des espaces libres en espaces verts en pleine terre, 20 % des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts sur dalle avec un minimum de 80 centimètres de terre végétale.

Qualitativement

Les espaces verts* doivent recevoir un traitement paysager végétalisé de qualité et être, de préférence, d'un seul tenant.

La végétalisation des espaces verts* doit être conçue, tant au regard de leur composition que des espèces et de la densité des plantations retenues, en proportion avec la dimension de l'espace aménagé, en harmonie avec la construction en prenant en compte leur développement dans le temps et leur pérennité. La plantation d'un arbre de haute tige au minimum est requise pour 100 m² d'espace vert.

L'espace compris dans la marge de recul* doit faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité à dominante végétale. Toute aire de stationnement en surface y est interdite. Les rampes d'accès aux parcs de stationnement souterrain doivent demeurer discrètes et s'intégrer à la composition paysagère de la marge de recul*.

Les espaces verts à protéger

Les espaces verts à protéger délimités au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, doivent être préservés et mis en valeur.

Tout aménagement doit préserver leur dominante végétale tout en prenant en compte les installations et constructions nécessaires au fonctionnement du site, aux activités de loisirs de plein air ou à la gestion d'un service public.

La suppression ponctuelle de ces espaces est admise dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace végétalisé de même contenance sur le terrain.

La superficie de ces espaces entre dans le décompte des espaces libres et espaces verts prévus ci-dessus.

ARTICLE UC 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non réglementé

ZONE UE

Il s'agit d'une zone à vocation d'habitat individuel, au parcellaire petit ou moyen, à faible densité.

*Les mots et expressions qui sont identifiés par un * sont définis au chapitre « dispositions communes »*

ARTICLE UE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :

1. l'aménagement de terrains destinés aux habitations légères et de loisirs, prévues par le code de l'urbanisme ;
2. le stationnement des caravanes isolées, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme ;
3. les garages collectifs de caravanes, conformément au code de l'urbanisme ;
4. les dépôts de véhicules, visés par le code de l'urbanisme ;
5. les dépôts non couverts de matériaux, ferrailles, machines, combustibles solides, déchets ;
6. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'activités industrielles ;
7. les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou à autorisation, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, à l'exception de celles visées à l'article UE 2 ;
8. les entrepôts ;
9. les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre ;
10. les garages de réparation automobile et les concessionnaires.

ARTICLE UE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'activités commerciales et artisanales à condition que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec le milieu environnant et permettre d'éviter les nuisances et les dangers éventuels. À ce titre, toute nuisance doit être traitée à la source. Les moyens techniques à mettre en œuvre doivent être définis en fonction de la nature et de l'importance de la nuisance :
 - les nuisances sonores nécessitent une isolation des constructions ;
 - les nuisances olfactives à caractère persistant et manifeste supposent d'être collectées et traitées avant d'être rejetées ;

- les émissions de poussières et de fumées doivent faire l'objet d'une collecte, d'un traitement et d'un rejet adapté ;
 - les nuisances liées au trafic automobile et de poids lourds induits par l'activité doivent être pris en compte et gérées pour réduire leur impact sur les voies d'accès.
2. les installations classées pour la protection de l'environnement soumise à autorisation ou à déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors qu'elles respectent les dispositions du paragraphe 1 du présent article et qu'elles répondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers tels que les systèmes de régulation thermique des immeubles, les garages et les parcs de stationnement, les boulangeries, les laveries,...
 3. dans les secteurs affectés par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre classé par arrêté préfectoral, les constructions nouvelles à destination d'habitation et d'enseignement doivent faire l'objet d'un isolement acoustique particulier selon les dispositions fixées par décret (cf annexes du PLU) ;
 4. dans les secteurs soumis à des risques d'inondation, tout projet doit respecter les mesures visant à préserver les personnes et les biens. (cf. annexe, plan de prévention des risques d'inondation) ;
 5. Dans la bande de constructibilité* secondaire, pour les constructions existantes à la date d'approbation du PLU, les changements de destination dès lors qu'ils n'entraînent pas de surélévation au-delà de 7 mètres à l'égout du toit ;
 6. Dans la bande de constructibilité* secondaire, pour les constructions existantes à la date d'approbation du PLU, les travaux de mise en conformité dès lors qu'ils sont indispensables à l'application des dispositions du plan de prévention des risques d'inondation (cf. annexe du dossier de PLU).

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

Tout terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeuble envisagé, et dont les caractéristiques permettent la circulation ou l'utilisation aisée des engins de lutte contre l'incendie.

Les accès ne doivent présenter le moindre risque pour la sécurité des usagers des voies ouvertes à la circulation publique ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Cette sécurité peut nécessiter :

- a) la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules correspondant aux besoins du projet,
- b) la réalisation de voies privées ou de tous autres aménagements particuliers nécessaires au respect des conditions de sécurité mentionnées au deuxième alinéa ci-dessus.

Les accès sur les voies ouvertes à la circulation publique doivent être limités dans l'intérêt de la sécurité. En outre, seul un accès est autorisé pour les terrains ayant une façade sur voie inférieure à 25 mètres de linéaire.

ARTICLE UE 4 - CONDITIONS DE DESERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

4.1 Raccordement au réseau

Tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respecte les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions doivent disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'en limite de propriété réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Tout raccordement au réseau collectif fait l'objet d'une demande spéciale du propriétaire intéressé auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

Pour information, le raccordement des eaux pluviales et de ruissellement aux réseaux publics, n'est pas obligatoire pour les réseaux départementaux. Conformément au code de la santé publique et au règlement d'assainissement départemental, seul le raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées ou unitaire pour les eaux usées est obligatoire.

4.2 Traiter la pollution des eaux usées

Un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre, adaptable à chaque cas :

- les eaux issues des parkings souterrains, couverts ou de surface de plus de 5 places doivent subir un traitement de débouillage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.
- des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires peuvent être prescrits par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

4.3 Mesures de prévention à mettre en œuvre

En application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, dans une perspective de prévenir les risques d'inondation par temps de pluie, en limitant l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel, des mesures sont à mettre en œuvre pour :

- réduire et traiter la pollution par temps de pluie en amont du rejet au réseau public ou au milieu naturel,
- maîtriser le débit de rejet des eaux pluviales avant évacuation vers le réseau public ou le milieu naturel.

4.3.1 Réduire et traiter la pollution par temps de pluie

Selon la qualité attendue des eaux de ruissellement – qualité compatible avec la qualité du milieu récepteur - un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre pour les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de plus de 5 places. Ces eaux de ruissellement doivent subir un traitement adapté afin de réduire les sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel. Ce traitement peut être effectué par un séparateur à hydrocarbure, ou un filtre à sable répondant aux objectifs de qualité (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

4.3.2 Maîtrise du débit de rejet des eaux pluviales

Les opérations d'aménagements, quelle que soit leur taille ou occupation, intègrent des dispositifs techniques visant à limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public.

L'imperméabilisation et le ruissellement engendrés doivent être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux.

Les dispositifs de rétention ou de non-imperméabilisation des sols doivent être adaptés aux contraintes du site (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

Pour les zones d'infiltration potentielle, le rejet des eaux pluviales des toitures et des espaces autres que les accès, la voirie et les parkings, peut être évacué :

- soit par le réseau d'assainissement public ;
- soit par infiltration dans le sol par des dispositifs du type puisard d'infiltration.

Les dispositifs de dépollution, rétention, infiltration et raccordement au réseau public, sont à la charge du maître d'ouvrage.

4.4 Réseaux divers

Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz), de télécommunication (téléphone, câble) doivent être conçus en souterrain.

En cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante, comme pour toute construction nouvelle, les antennes et les paraboles doivent être localisées de façon à être le moins visible possible depuis l'espace public.

4.5 Collecte des déchets

Pour toute construction nouvelle, doit être créé un local destiné au stockage des ordures ménagères, nécessaire au tri sélectif.

Sa localisation et son aménagement doivent favoriser sa fonctionnalité :

- par une accessibilité aisée ;
- par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri définies selon les modalités de calcul telles qu'elles figurent dans les annexes du PLU (pièce 4.1) ;
- par une prise en compte des nuisances visuelles.

ARTICLE UE 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

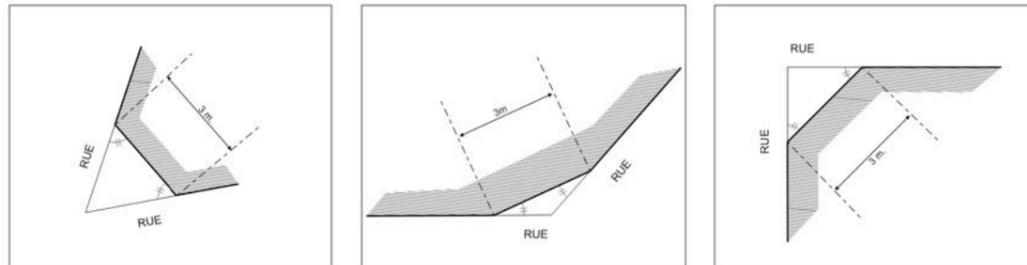
Non réglementé.

ARTICLE UE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**6.1 Règle générale**

Les constructions doivent être implantées à l'alignement* ou avec un recul* minimal de 4 mètres. Toutefois, le choix d'implantation des constructions doit tenir compte de l'implantation des constructions voisines. Un retrait* différent de celui prévu ci-dessus peut être imposé afin de respecter une harmonie d'implantation des constructions.

Toutefois, dès lors que figure au plan de zonage une marge de recul*, les constructions doivent être implantées à l'aplomb ou au-delà de la limite de cette marge de recul*.

À l'angle de deux voies, la construction doit présenter un recul* sur un segment de droite de 3 mètres de longueur formant des angles égaux avec chacune des lignes d'implantation sur voie. Toutefois, ce recul* peut ne pas être exigé s'il ne se justifie ni par des considérations d'harmonisation avec les autres angles du carrefour, ni avec des considérations de visibilité.



Des éléments architecturaux peuvent être autorisés en saillie sur l'alignement dans les conditions prévues par le règlement de voirie communale (gouttières, débords de toit, auvents, éléments décoratifs, ...) sauf pour les balcons et les bow-windows.

6.2 Dispositions particulières*

Les constructions ou installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif, peuvent être implantées à l'alignement ou en recul. En cas de recul, ce dernier doit avoir un maximum de 12 mètres.

Pour ces constructions les éléments de constructions en surplomb des voies ou des emprises publiques sont autorisés dans les conditions habituelles d'autorisation de voirie.

* Modification approuvée le 10/02/2011

ARTICLE UE 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**7.1 Implantation des constructions dans la bande de constructibilité* principale**

Dans la bande de constructibilité* principale, les constructions doivent être implantées en retrait* des limites de fond de terrain* et peuvent être implantées en limites séparatives latérales*.

Dans un souci d'harmonie, les constructions édifiées en limite séparative* en application des règles précédentes doivent, si possible, s'accoler aux constructions voisines si celles-ci sont déjà implantées en limite.

Toutefois, peuvent être autorisées, en limite de fond de terrain*, les constructions, ouvrages ou travaux limités exclusivement aux abris de jardins et aux bâtiments annexes* d'une hauteur plafond* n'excédant pas 2,60 mètres à compter du terrain naturel.

Dans un ensemble bâti cohérent délimité au plan de zonage, Les constructions peuvent être implantées en limites séparatives* ou en retrait* de ces dernières dès lors qu'est respectée l'harmonie de la composition architecturale de l'ensemble dans lequel elles sont implantées.

Les parties de construction implantées en limite séparative* ne peuvent avoir un linéaire supérieur à 12 mètres.

7.2 Implantation des constructions dans la bande de constructibilité* secondaire

Au-delà de la bande de constructibilité* principale, les constructions doivent être implantées en retrait* des limites séparatives*.

Toutefois, des implantations en limites séparatives* peuvent être autorisées, dans les cas suivants :

1. lorsqu'il s'agit de constructions, ouvrages ou travaux limités exclusivement aux abris de jardin et aux bâtiments annexes* d'une hauteur plafond* n'excédant pas 2,60 mètres à compter du terrain naturel ;
2. lorsqu'il s'agit d'une construction ou d'une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif ;
3. lorsqu'il s'agit d'une construction ou partie de construction en sous-sol.

7.3 Le calcul des retraits***7.3.1 Pour les constructions ou parties de construction comportant des baies* :**

Pour les constructions ou parties de constructions comportant des baies*, le retrait* doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée à compter du sol existant avant travaux ($L=H$), avec un minimum de 3 mètres.

7.3.2 Pour les parties de constructions ne comportant pas de baies* :

Pour les constructions ou parties de constructions ne comportant pas de baies*, le retrait* doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction mesurée à compter du sol existant avant travaux ($L=H/2$), avec un minimum de 3 mètres.

7.4 Dispositions particulières

Une **implantation différente** de celle prévue ci-dessus peut être admise dans les cas suivants :

1. lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation ou d'amélioration d'une construction existante à la date d'approbation du PLU ayant une implantation différente de celle prévue ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante, dans le respect du retrait existant et sans qu'aucune baie nouvelle ne puisse être créée sans respecter les dispositions ci-dessus. En outre, les parties de construction implantées en limite séparative ne peuvent avoir un linéaire supérieur à 12 mètres ;
2. lorsqu'il existe une servitude de cour commune, au sens du code de l'urbanisme, les distances d'implantation sont fixées par l'article UE 8 ;
3. lorsqu'il s'agit d'un bâtiment annexe* ou d'une construction ou d'une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UE 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UN MEME TERRAIN

8.1 Règle générale

Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs constructions sur un même terrain* ou dans le cas de l'application d'une servitude de cours commune* au sens de l'article L.471-1 du code de l'urbanisme.

L'implantation de constructions non contiguës sur un même terrain* doit respecter une distance entre deux constructions* au moins égale :

- à la hauteur de la construction la plus élevée mesurée à compter du sol existant avant travaux, avec un minimum de 4 mètres, dans le cas où l'une des deux façades ou parties de façade concernées comporte des baies* ;
- à la moitié de la hauteur de la construction la plus élevée mesurée à compter du sol existant avant travaux, avec un minimum de 2,50 mètres dans le cas où les deux façades ou parties de façade concernées ne comporte aucune baie*.

L'implantation des constructions sur un même terrain est libre, dès lors que l'une des constructions est un bâtiment annexe ou une construction ou une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.*

8.2 Dispositions particulières

Une distance entre deux constructions différente de celle prévue au paragraphe 8.1 peut être admise lorsqu'il s'agit de travaux de surélévation, d'extension, ou d'amélioration d'une construction existante, à la date d'approbation du PLU, implantée différemment de la règle définie ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante et dans le respect du retrait existant.*

ARTICLE UE 9 - EMPRISE AU SOL* DES CONSTRUCTIONS

9.1 Règle d'emprise

L'emprise au sol des constructions se répartit différemment selon les bandes de constructibilité* :*

- dans la bande de constructibilité* principale, le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 0,50.
- dans la bande de constructibilité* secondaire, le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 0,10. Toutefois, pour les constructions principales existantes, régulièrement édifiées avant la date d'approbation du PLU, une augmentation de l'emprise au sol de 20 m² est autorisée dans le respect des autres dispositions du règlement.

Dans les ensembles bâtis cohérents délimités au plan de zonage, la règle applicable est celle prévue pour les constructions situées dans la bande de constructibilité principale.*

9.2 Dispositions particulières

Le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 0,70 de la superficie totale du terrain* pour une construction ou une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.*

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

ARTICLE UE 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1 Règles générales

Les hauteurs maximales des constructions ne peuvent excéder :

- Une hauteur de façade* (Hf) de 7 mètres ;
- Une hauteur plafond*(Hp) de 7 mètres dans le cas des toitures-terrasses, 10 mètres pour les autres types de toiture.

10.2 Modalités de calcul de la hauteur*

Les hauteurs autorisées sont comptées au droit du milieu de la façade de la construction,

- à partir du niveau de la voie, si les constructions sont implantées à l'alignement* de celle-ci;
- à partir du niveau du sol naturel avant travaux,
- si les constructions sont édifiées en retrait* par rapport à l'alignement*.

Pour tenir compte du caractère inondable des terrains, en cas de logement situé en rez de chaussée, les hauteurs de la construction sont calculées par rapport à la côte de crue de 1924, majorée de 20 centimètres et non par rapport à la voie ou au sol naturel, à condition que les deux conditions suivantes soient réunies :

- le niveau habitable le plus bas est situé au dessus de la côte cinquantennale augmentée de 20 centimètres ;
- le niveau habitable le plus bas est situé en dessous de la côte des plus hautes eaux connues de la crue de 1910.

* Modification approuvée le 10/02/2011

Ce calcul est également applicable pour les commerces, pour les activités artisanales et industrielles, les bureaux ou les constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

10.3 Dispositions particulières

Une hauteur supérieure à celles fixées aux paragraphes 10.1 et 10.2 peut être admise pour les ouvrages techniques qui, compte tenu de leur nature, supposent des hauteurs plus importantes que celles fixées au présent article, tels que les pylônes, les antennes.

ARTICLE UE 11- ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

11.1 Principes généraux

Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés de façon à ne pas porter atteinte à l'harmonie des paysages et de l'architecture régionale ou locale. Il convient notamment de maintenir les caractéristiques de ces quartiers pavillonnaires, à savoir :

- la diversité architecturale ;
- les vues vers les cœurs d'îlots arborés ;
- les plantations d'arbres dans les jardins situés entre le bâti et l'emprise de la voie afin qu'ils participent à l'agrément de la rue comme des habitations.

11.2 Aménagement des constructions existantes

11.2.1 Dispositions générales

Dès lors qu'une construction présente un intérêt architectural au regard notamment de son ancienneté, des matériaux constructifs employés, de sa composition, de son ordonnancement, tous travaux réalisés, y compris les ravalements, doivent mettre en valeur les caractéristiques de ladite construction. Cela ne fait pas obstacle à la réalisation d'extension de conception architecturale contemporaine, dès lors que sont mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction initiale.

Dans les autres cas, les travaux doivent être réalisés selon les dispositions relatives aux constructions neuves.

11.2.2 Matériaux et aspect des façades

Les différents murs d'un bâtiment, y compris des annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur.

Les rez-de-chaussée à usage de parking ou de locaux techniques devront faire l'objet d'un traitement approprié, en harmonie avec le reste de la façade.

Les murs pignon des habitations et des activités sont interdits en façade sur rue dès lors qu'ils sont aveugles.

L'emploi, sans enduit, des matériaux tels que carreaux de plâtre, agglomérés de mâchefer, briques creuses, etc... est interdit.

Les couleurs des matériaux apparents (en couverture et en façade), des enduits et des peintures de ravalement, doivent s'harmoniser avec le paysage bâti ou naturel environnant.

11.2.3 Ravalement

Le ravalement vise à la fois la santé et la qualité esthétique de l'immeuble. A ce titre, doivent être employés des techniques, des matériaux et des couleurs adaptés à la nature de la construction, à son caractère architectural et à l'impact de la construction dans son milieu environnant.

Le ravalement doit permettre de maintenir, de mettre en valeur ou de restaurer les techniques constructives d'origine ainsi que les décors structurels et ornementaux.

Les murs pignon doivent être traités avec le même soin que les façades principales de la construction.

11.3 Constructions nouvelles

11.3.1 Aspect et volumétrie des constructions

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions implantées le long des voies doivent être travaillés afin de concourir à la conformation d'un front bâti structuré, tout en tenant compte des spécificités des constructions avoisinantes et des caractéristiques morphologiques du tissu dans lequel se situe le projet.

Dans les ensembles bâtis cohérents délimités au plan de zonage, tous les travaux réalisés sur les constructions doivent respecter et mettre en valeur leurs caractéristiques architecturales.

11.3.2 Façades et pignons

11.3.2.1 Pour les façades donnant sur voies

Les façades donnant sur voie doivent être conçues en harmonie avec les façades des constructions voisines, afin de préserver le paysage urbain dans lequel s'insère le projet, sans faire obstacle à une architecture contemporaine.

Les saillies créées sur les façades doivent demeurer discrètes et avoir un rapport équilibré avec les caractéristiques de la façade.

11.3.2.2 Pour toutes les façades

Toutes les façades des constructions doivent être réalisées en matériaux nobles, tels que pierre, brique, métal, verre, céramique, béton architectonique traitées de telle façon que leur finition soit garantie dans le temps et que leur mise en œuvre présente un caractère esthétique.

Les murs-pignons créés ou découverts doivent être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec leur contexte. Dans le cas où une construction développe un mur-pignon, il y a lieu de rechercher les solutions visant à réduire l'impact visuel.

Les matériaux et les couleurs doivent être choisis pour que la construction demeure discrète dans son environnement, sans pour autant exclure une architecture contemporaine.

Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre...), non conçus pour être laissés apparents, doivent être enduits.

11.3.3 Couronnement

Les formes des toitures ainsi que les matériaux de couverture doivent être choisis pour garantir une insertion discrète de la construction dans son environnement bâti.

Les couvertures apparentes en tôle ondulée ou papier goudronné, sont interdites.

Les matériaux extérieurs doivent être choisis de façon à offrir des garanties de bonne conservation. Les matériaux d'aspect médiocre (tôle ondulée, bitumeux, plaques fibrociment, ...) sont interdits, ainsi que le bas acier pour les constructions principales. Les matériaux, enduits et peinture de couleur vive ainsi que les matériaux d'aspect brillant sont interdits.

Les lucarnes, dans leurs dimensions et leur forme, doivent être adaptées à la toiture dans laquelle elles s'insèrent.

11.4 Clôtures et traitement entre l'espace public et les constructions

11.4.1 Clôtures

11.4.1.1 Clôtures à l'alignement**

La hauteur totale de la clôture ne peut pas dépasser 2,00 mètres et 2,50 mètres pour les terrains d'assiette de constructions ou d'installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

11.4.1.2 Clôtures en limites séparatives**

La hauteur totale de la clôture ne peut pas dépasser 2,00 mètres et 2,50 mètres pour les terrains d'assiette de constructions ou d'installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

11.5 Dispositions diverses

11.5.1 Antennes et éléments de superstructure

Les antennes d'émission ou de réception (radios, téléphones, télévisions,...), y compris les paraboles, doivent être intégrées dans la conception des constructions, sauf impossibilité technique. Dans ce cas, elles doivent être implantées en partie supérieure des constructions et en retrait* de 3 mètres des façades.

11.5.2 Locaux annexes et équipements techniques

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres doivent être intégrés dans les constructions ou les clôtures selon une logique de dissimulation qui tient compte des modénatures et des matériaux constructifs.

Les locaux techniques doivent être intégrés dans la composition architecturale du ou des constructions et de leurs espaces extérieurs.

Les bâtiments annexes*, doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec elles tant dans leur volumétrie que par les matériaux employés.

11.5.3 Les surfaces destinées à la captation d'énergie

Les surfaces destinées à la captation d'énergie solaire peuvent être réalisées en toiture et à condition que ces installations soient intégrées dans le plan de toiture et qu'elles ne remettent pas en cause les caractéristiques architecturales des constructions concernées.

* Modification approuvée le 10/02/2011
* Modification approuvée le 10/02/2011

11.5.4 Les ensembles bâtis cohérents

Dans un ensemble bâti cohérent délimité au plan de zonage, les constructions nouvelles, les travaux d'extension et de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions doivent être conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent la cohérence et l'harmonie architecturale dudit ensemble.

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

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies.

Lors de toute opération de construction, d'extension, et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-dessous, il y a lieu de retenir les normes applicables à la destination la plus proche de celle de la construction projetée.

12.1 Normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions

12.1.1 Pour les constructions à destination d'habitation

- Studio : 1 place par logement
- Du 2 pièces au 4 pièces : 1,2 places par logement
- Du 5 pièces et plus : 1,5 places par logement

12.1.2 Pour les constructions à destination de commerces et restauration

- Aucune place n'est requise en deçà de 80 m² de SHON ;
- 1 place de stationnement par tranche de 80 m² de SHON est requise.

La SHON est comptabilisée sans tenir compte des surfaces affectées aux réserves.

12.1.3 Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de résidences étudiantes ou de personnes âgées, de foyers

- 1 place de stationnement est requise pour 4 chambres.

12.1.4 Pour les constructions à destination de bureaux

Les normes de stationnement* sont différentes selon que le terrain* d'assiette de la construction est ou non localisé, entièrement ou partiellement, dans un rayon de 500 mètres compté à partir de toutes les entrées et sorties des stations de métro ou de RER :

- Lorsque le terrain est situé, en tout ou partie, dans le rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 100 m² de SHON ;
- Lorsque le terrain est situé au-delà du rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 60 m² de SHON et 1 place supplémentaire par tranche complète de 500 m² de SHON pour le stationnement visiteurs.

Dans tous les cas, doit être réalisée 1 place de stationnement pour les livraisons par tranche complète de 1000 m² de SHON créée.

12.1.5 Pour les constructions à destination d'activités artisanales

- 1 place de stationnement par tranche complète de 160 m² de SHON.

Toutefois, pour les activités liées à l'automobile (vente, concession, réparation) :

- 10 places de stationnement par établissement et une place par 50 m² de SHON.

Pour les constructions de plus de 500 m² de SHON, doit être aménagé, un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement, livraison et manutention.

12.1.6 Pour les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues* motorisées est déterminé en tenant compte de la nature des équipements, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation.

12.2 Normes de stationnement pour les constructions existantes

Le décompte des places est différent selon la nature de l'opération envisagée :

12.2.1 Pour les extensions de construction

Le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

12.2.2 Pour les changements de destination

En cas de changement de destination en vue de la création d'un seul commerce d'une surface hors œuvre nette (SHON) inférieure ou égale à 80 m², non compris les surfaces affectées aux réserves, seul le maintien du nombre de places de stationnement existant est exigé.

Dans les autres cas, le nombre de places exigé est celui prévu au paragraphe 12-1 ci-dessus.

12.2.3 Pour les travaux de réhabilitation

Aucune place de stationnement n'est requise, même dans le cas d'augmentation de la SHON, dès lors que les travaux sont réalisés dans le volume bâti existant. Toutefois, lorsque les travaux ont pour effet de créer un ou plusieurs logements, les normes applicables au chapitre 12.1.1 ci-dessus sont applicables, pour les logements supplémentaires.

12.3 Modalité de calcul du nombre de places de stationnement

Dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche complète.

Dès lors que le résultat du calcul du nombre de places de stationnement exigées comporte une décimale, il convient d'arrondir à la norme supérieure.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement. Toutefois, s'agissant des constructions d'activités comportant plusieurs affectations ou destinations (bureaux, ateliers...), le calcul des places s'effectue au regard de l'affectation dominante par rapport à la SHON totale.

12.4 Modalités de réalisation des places

Les parkings souterrains doivent être conçus de manière à être inondables par une crue de submersion.

Les places de stationnement ne peuvent avoir une largeur inférieure à 2,30 mètres.*

Les places commandées sont autorisées pour un maximum de 50 % du nombre de places réalisées en surplus du ratio d'une place par logement.

12.5 En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement

En cas de difficultés, justifiées par des raisons techniques (nature du sous-sol, ...), architecturales ou patrimoniales, d'aménager sur le terrain* d'assiette de l'opération ou dans son environnement immédiat le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ces obligations soit en réalisant les places de stationnement sur un terrain* distinct situé dans son environnement immédiat dans un rayon de 150 mètres, soit :

- en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en justifiant de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en versant à la commune une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

12.6 Le stationnement des deux roues

Pour les constructions nouvelles visées ci-après, un local doit être aménagé pour stationner les deux roues*, et réservé à cet usage, selon les dispositions suivantes.

Les locaux affectés au stationnement des deux roues* non motorisées doivent être d'accès facile, soit de plain-pied, soit par une rampe ou un ascenseur.

12.6.1 Pour les constructions à destination d'habitation comportant au moins trois logements

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 2% de la SHON créée jusqu'à 1000 m² ;
 - 1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

12.6.2 Pour les constructions à destination de bureaux

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 0,3% de la SHON créée, jusqu'à 1000 m² ;
 - 0,1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

* Modification approuvée le 10/02/2011

12.6.3 Pour les établissements d'enseignement secondaire doivent être prévus :

- 5 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* non motorisées ;
- 3 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* motorisées.

Ces emplacements doivent être couverts et aménagés à cet usage.

12.6.4 Pour les autres destinations

Pour les autres destinations, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés.

ARTICLE UE 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

Quantitativement

60 % des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts de pleine terre.

Dans le cas d'une impossibilité de réaliser 60 % des espaces libres en espaces verts en pleine terre, 70 % des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts sur dalle avec un minimum de 80 centimètres de terre végétale.

Toutefois ces règles ne s'appliquent pas au réseau de transport public du Grand Paris.

Qualitativement

Les espaces verts doivent recevoir un traitement paysager végétalisé de qualité et être, de préférence, d'un seul tenant.*

La végétalisation des espaces verts doit être conçue, tant au regard de leur composition que des espèces et de la densité des plantations retenues, en proportion avec la dimension de l'espace aménagé, en harmonie avec la construction en prenant en compte leur développement dans le temps et leur pérennité. La plantation d'un arbre de haute tige au minimum est requise pour 100 m² d'espace vert.*

Les espaces plantés en front de rue doivent être particulièrement soignés afin de s'insérer dans la trame paysagère de la rue.

Dans les marges marge de recul figurant au plan de zonage seules les constructions en sous-sol sont admises.*

L'espace compris dans la marge de recul doit faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité à dominante végétale. Toute aire de stationnement en surface y est interdite. Les rampes d'accès aux parcs de stationnement souterrain doivent demeurer discrètes et s'intégrer à la composition paysagère de la marge de recul*.*

Les espaces verts à protéger

Les espaces verts à protéger délimités au plan de zonage, au titre de l'article L. 123-1, 7° du code de l'urbanisme, doivent être préservés et mis en valeur.

Tout aménagement doit préserver leur dominante végétale tout en prenant en compte les installations et constructions nécessaires au fonctionnement du site, aux activités de loisirs de plein air ou à la gestion d'un service public.

La suppression ponctuelle de ces espaces est admise dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace végétalisé de même contenance sur le terrain.

La superficie de ces espaces entre dans le décompte des espaces libres et espaces verts prévus ci-dessus.

ARTICLE UE 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non réglementé

ZONE UF

*Cette zone correspond aux différents espaces à vocation principalement économique de la ville. Cette zone comprend différents secteurs : ***

- le site de la confluence Marne et Seine, UFa ;
- les jardins d'Alfortville, UFb ;
- le site de la gare de marchandises, UFc ;
- les zones d'activités situées au nord-ouest de la digue d'Alfortville, UFd ;
- le parc d'activités Val de Seine, UFe ;
- le port d'Alfortville, UFG

*Les mots et expressions qui sont identifiés par un * sont définis au chapitre « dispositions communes »*

ARTICLE UF 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :

1. l'aménagement de terrains destinés aux habitations légères et de loisirs, prévues par le code de l'urbanisme ;
2. le stationnement des caravanes isolées, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme ;
3. les garages collectifs de caravanes, conformément au code de l'urbanisme ;
4. les dépôts de véhicules, visés par le code de l'urbanisme ;
5. les dépôts non couverts de matériaux, ferrailles, machines, combustibles solides, déchets ;
6. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'entrepôts qui ne sont pas liés à une activité autorisée dans la zone ou le secteur considérés ;
7. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, hormis celles qui sont strictement nécessaires à l'exercice des activités autorisées dans la zone ;
8. les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre ;

En outre, sont interdits :

9. **dans le secteur UFa**, les constructions, ouvrages ou travaux à destination de bureau et d'industrie ;
10. **dans le secteur UFb**, les constructions à destination d'hébergement hôtelier ;
11. **dans le secteur UFG**, toutes les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas liées à l'exploitation du service public fluvial ou aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

** Modification approuvée le 9/07/2009

ARTICLE UF 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'activités commerciales et artisanales à condition que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec le milieu environnant et permettre d'éviter les nuisances et les dangers éventuels réduire leur impact sur les voies d'accès. ;
2. dans les secteurs affectés par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre classé par arrêté préfectoral, les constructions nouvelles à destination d'habitation et d'enseignement doivent faire l'objet d'un isolement acoustique particulier selon les dispositions fixées par décret (cf annexes du PLU) ;
3. dans les secteurs soumis à des risques d'inondation, tout projet doit respecter les mesures visant à préserver les personnes et les biens. (cf. annexe, plan de prévention des risques d'inondation) ;
4. dans les secteurs soumis à des risques technologiques (partie du secteur UFe, le long des quais de Seine), les occupations et utilisations du sol sont soumises à des conditions particulières (cf annexes du PLU, plan 4.3, notice explicative, pièce 4.1, chapitre III).

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

Tout terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeuble envisagé, et dont les caractéristiques permettent la circulation ou l'utilisation aisée des engins de lutte contre l'incendie.

Les accès ne doivent présenter le moindre risque pour la sécurité des usagers des voies ouvertes à la circulation publique ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Cette sécurité peut nécessiter :

- a) la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules correspondant aux besoins du projet,
- b) la réalisation de voies privées ou de tous autres aménagements particuliers nécessaires au respect des conditions de sécurité mentionnées au deuxième alinéa ci-dessus.

Les accès sur les voies ouvertes à la circulation publique doivent être limités dans l'intérêt de la sécurité. En outre, seul un accès est autorisé pour les terrains ayant une façade sur voie inférieure à 25 mètres de linéaire.

ARTICLE UF 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

4.1 Raccordement au réseau

Tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respecte les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions doivent disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'en limite de propriété réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Tout raccordement au réseau collectif fait l'objet d'une demande spéciale du propriétaire intéressé auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

Pour information, le raccordement des eaux pluviales et de ruissellement aux réseaux publics, n'est pas obligatoire pour les réseaux départementaux. Conformément au code de la santé publique et au règlement d'assainissement départemental, seul le raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées ou unitaire pour les eaux usées est obligatoire.

4.2 Traiter la pollution des eaux usées

Un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre, adaptable à chaque cas :

- les eaux issues des parkings souterrains, couverts ou de surface de plus de 5 places doivent subir un traitement de débouage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.
- des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires peuvent être prescrits par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

4.3 Mesures de prévention à mettre en œuvre

En application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, dans une perspective de prévenir les risques d'inondation par temps de pluie, en limitant l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel, des mesures sont à mettre en œuvre pour :

- réduire et traiter la pollution par temps de pluie en amont du rejet au réseau public ou au milieu naturel,
- maîtriser le débit de rejet des eaux pluviales avant évacuation vers le réseau public ou le milieu naturel.

4.3.1 Réduire et traiter la pollution par temps de pluie

Selon la qualité attendue des eaux de ruissellement – qualité compatible avec la qualité du milieu récepteur - un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre pour les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de plus de 5 places. Ces eaux de ruissellement doivent subir un traitement adapté afin de réduire les sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel. Ce traitement peut être effectué par un séparateur à hydrocarbure, ou un filtre à sable répondant aux objectifs de qualité (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

4.3.2 Maîtrise du débit de rejet des eaux pluviales

Les opérations d'aménagements, quelle que soit leur taille ou occupation, intègrent des dispositifs techniques visant à limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public.

L'imperméabilisation et le ruissellement engendrés doivent être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux.

Les dispositifs de rétention ou de non-imperméabilisation des sols doivent être adaptés aux contraintes du site (cf. exemples de techniques adaptées, dans les annexes du PLU, pièce 4.1).

Pour les zones d'infiltration potentielle, le rejet des eaux pluviales des toitures et des espaces autres que les accès, la voirie et les parkings, peut être évacué :

- soit par le réseau d'assainissement public ;
- soit par infiltration dans le sol par des dispositifs du type puisard d'infiltration.

Les dispositifs de dépollution, rétention, infiltration et raccordement au réseau public, sont à la charge du maître d'ouvrage.

4.4 Réseaux divers

Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz), de télécommunication (téléphone, câble) doivent être conçus en souterrain.

En cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante, comme pour toute construction nouvelle, les antennes et les paraboles doivent être localisées de façon à être le moins visible possible depuis l'espace public.

4.5 Collecte des déchets

Pour toute construction nouvelle, doit être créé un local destiné au stockage des ordures ménagères, nécessaire au tri sélectif.

Sa localisation et son aménagement doivent favoriser sa fonctionnalité :

- par une accessibilité aisée ;
- par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri définies selon les modalités de calcul telles qu'elles figurent dans les annexes du PLU (pièce 4.1) ;
- par une prise en compte des nuisances visuelles.

ARTICLE UF 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

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

Les constructions doivent être implantées à l'alignement* ou avec un recul* minimal de 3 mètres.

Dans le secteur UFa, les constructions doivent être implantées avec un recul* minimal de 5 mètres par rapport à la rue de Marne et la RN 19 et de 10 mètres par rapport à la Seine et à la Marne ;

Dans les secteurs UFd, UFe et Uff, les constructions doivent être implantées avec un recul* minimal de 5 mètres.

Toutefois, dès lors que figure au plan de zonage une marge de recul*, les constructions doivent être implantées à l'aplomb ou au-delà de la limite de cette marge de recul*.

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

7.1 Implantation des constructions

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites séparatives* latérales et de fond au moins égale à la moitié de la hauteur de la façade des bâtiments avec un minimum de quatre mètres

En limites de zones, les constructions peuvent s'implanter en limites séparatives* dans la limite d'une hauteur maximale de 7 mètres en limite séparative et 15 mètres de hauteur plafond*, avec un gabarit constitué d'une oblique de pente 1/1 dirigée vers l'intérieur du terrain et ayant son point d'attache au sommet de la hauteur en limite séparative.

Dans le secteur UFe, les constructions doivent être implantées à une distance des limites séparatives* latérales et de fond au moins égale à la hauteur de la façade des bâtiments avec un minimum de six mètres.

7.2 Dispositions particulières

Une implantation différente de celle prévue ci-dessus peut être admise dans les cas suivants :

1. lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation ou d'amélioration d'une construction existante à la date d'approbation du PLU ayant une implantation différente de celle prévue ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante, sans qu'aucune baie nouvelle ne puisse être créée sans respecter les dispositions ci-dessus ;
2. lorsqu'il existe une servitude de cour commune, au sens du code de l'urbanisme, les distances d'implantation sont fixées par l'article UF 8 ;
3. lorsqu'il s'agit d'un bâtiment annexe* ou d'une construction ou d'une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UF 8 - - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UN MEME TERRAIN

8.1 Règle générale

Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs constructions sur un même terrain* ou dans le cas de l'application d'une servitude de cours commune* au sens de l'article L.471-1 du code de l'urbanisme.

L'implantation de constructions non contiguës sur un même terrain* doit respecter une distance entre deux constructions* au moins égale* :

* Modification approuvée le 10/02/2011

- à la hauteur de la construction la plus élevée, avec un minimum de 4 mètres, dans le cas où l'une des deux façades ou parties de façade concernées comporte des baies* assurant l'éclairage des pièces principales ;
- à la moitié de la hauteur de la construction la plus élevée, avec un minimum de 4 mètres dans le cas où les deux façades ou parties de façade concernées ne comporte aucune baie* ou que des ouvertures assurant l'éclairage des pièces secondaires.

L'implantation des constructions sur un même terrain* est libre, dès lors que l'une des constructions est un bâtiment annexe* ou une construction ou une installation nécessaire à un service public ou d'intérêt collectif.

8.2 Dispositions particulières

Une distance entre deux constructions* différente de celle prévue au paragraphe 8.1 peut être admise lorsqu'il s'agit de travaux de surélévation, d'extension, ou d'amélioration d'une construction existante, à la date d'approbation du PLU, implantée différemment de la règle définie ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante et dans le respect du retrait existant.

ARTICLE UF 9 - EMPRISE AU SOL* DES CONSTRUCTIONS

Le coefficient d'emprise au sol* des constructions est fixé à 0,70.

Il n'est pas fixé de coefficient d'emprise au sol* dans les secteurs UFG.

ARTICLE UF 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1 Règles générales

Les hauteurs maximales des constructions ne peuvent pas excéder 15 mètres, cheminées exclues.

Dans le secteur, UFc, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder 12 mètres, cheminées exclues.

Dans le secteur UFd, la hauteur n'est pas réglementée.

La hauteur des enseignes est limitée à 4 mètres, cette hauteur maximum ne s'applique ni aux logos, ni aux éléments d'enseignes liés à la volumétrie du bâtiment.

10.2 Modalités de calcul de la hauteur*

Les hauteurs autorisées sont comptées au droit du milieu de la façade de la construction,

- à partir du niveau de la voie, si les constructions sont implantées à l'alignement* de celle-ci ;
- à partir du niveau du sol naturel, si les constructions sont édifiées en retrait* par rapport à l'alignement*.

Pour tenir compte du caractère inondable des terrains, en cas de logement situé en rez de chaussée, les hauteurs de la construction sont calculées par rapport à la côte de crue de 1924, majorée de 20 centimètres et non par rapport à la voie ou au sol naturel, à condition que les deux conditions suivantes soient réunies :

- le niveau habitable le plus bas est situé au dessus de la côte cinquantennale augmentée de 20 centimètres ;
- le niveau habitable le plus bas est situé en dessous de la côte des plus hautes eaux connues de la crue de 1910.

* Modification approuvée le 10/02/2011

Ce calcul est également applicable pour les commerces, pour les activités artisanales et industrielles, les bureaux ou les constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif.

10.3 Dispositions particulières

Une hauteur supérieure à celles fixées aux paragraphes 10.1 et 10.2 peut être admise pour les ouvrages techniques qui, compte tenu de leur nature, supposent des hauteurs plus importantes que celles fixées au présent article, tels que les pylônes, les antennes.

ARTICLE UF 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

11.1 Règle générale

En référence à l'article R.111-21 du code de l'urbanisme, la situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés au « caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales ».

11.2 Constructions nouvelles

11.2.1 Façades et toitures

Les différents murs d'une construction, y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.

Les murs pignon sont interdits en façade sur rue dès lors qu'ils sont aveugles.

L'emploi, sans enduit, des matériaux tels que carreaux de plâtre, agglomérés de mâchefer, briques creuses, etc. est interdit.

Les couvertures apparentes en tôle ondulée ou papier goudronné, sont interdites.

Les couleurs des matériaux apparents (en couverture et en façade), des enduits et des peintures de ravalement, doivent s'harmoniser avec le paysage bâti ou naturel environnant.

11.2.2 Clôtures

Les clôtures doivent présenter une simplicité d'aspect (forme, matériaux, couleur) en harmonie avec la construction principale et son environnement.

Sauf dispositions légales ou réglementaires particulières à certaines activités, la hauteur totale des clôtures sur rue (mesurée à partir du niveau de la voie) et sur limites séparatives* (mesurée à partir du sol naturel) ne doit pas excéder 3,00 m sauf pour répondre à des impératifs de sécurité.*

* Modification approuvée le 10/02/2011

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

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies.

Lors de toute opération de construction, d'extension, et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-dessous, il y a lieu de retenir les normes applicables à la destination la plus proche de celle de la construction projetée.

12.1 Normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions

12.1.1 Pour les constructions à destination d'habitation

- Une place par logement

12.1.2 Pour les constructions à destination de commerces et restauration

- Aucune place n'est requise en deçà de 80 m² de SHON ;
- 1 place de stationnement par tranche de 80 m² de SHON est requise.

La SHON est comptabilisée sans tenir compte des surfaces affectées aux réserves.

12.1.3 Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de résidences étudiantes ou de personnes âgées, de foyers

- 1 place de stationnement est requise pour 4 chambres.

12.1.4 Pour les constructions à destination de bureaux

Les normes de stationnement* sont différentes selon que le terrain* d'assiette de la construction est ou non localisé, entièrement ou partiellement, dans un rayon de 500 mètres compté à partir de toutes les entrées et sorties des stations de métro ou de RER :

- Lorsque le terrain est situé, en tout ou partie, dans le rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 100 m² de SHON ;
- Lorsque le terrain est situé au-delà du rayon de 500 mètres, 1 place de stationnement pour 60 m² de SHON et 1 place supplémentaire par tranche complète de 500 m² de SHON pour le stationnement visiteurs.

Dans tous les cas, doit être réalisée 1 place de stationnement pour les livraisons par tranche complète de 1000 m² de SHON créée.

12.1.5 Pour les constructions à destination d'activités artisanales ou industrielles et d'entrepôts

- 1 place de stationnement par tranche complète de 160 m² de SHON.

Pour les constructions de plus de 500 m² de SHON, doit être aménagé, un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement, livraison et manutention.

12.1.6 Pour les constructions nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues* motorisées est déterminé en tenant compte de la nature des équipements, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation.

12.2 Normes de stationnement pour les constructions existantes

Le décompte des places est différent selon la nature de l'opération envisagée :

12.2.1 Pour les extensions de construction

Le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

12.2.2 Pour les changements de destination

En cas de changement de destination en vue de la création d'un seul commerce d'une surface hors œuvre nette (SHON) inférieure ou égale à 80 m², non compris les surfaces affectées aux réserves, seul le maintien du nombre de places de stationnement existant est exigé.

Dans les autres cas, le nombre de places exigé est celui prévu au paragraphe 12-1 ci-dessus.

12.2.3 Pour les travaux de réhabilitation

Aucune place de stationnement n'est requise, même dans le cas d'augmentation de la SHON, dès lors que les travaux sont réalisés dans le volume bâti existant. Toutefois, lorsque les travaux ont pour effet de créer un ou plusieurs logements, les normes applicables au chapitre 12.1.1 ci-dessus sont applicables, pour les logements supplémentaires.

12.3 Modalité de calcul du nombre de places de stationnement

Dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche complète.

Dès lors que le résultat du calcul du nombre de places de stationnement exigées comporte une décimale, il convient d'arrondir à la norme supérieure.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement. Toutefois, s'agissant des constructions d'activités comportant plusieurs affectations ou destinations (bureaux, ateliers...), le calcul des places s'effectue au regard de l'affectation dominante par rapport à la SHON totale.

12.4 Modalités de réalisation des places

Les parkings souterrains doivent être conçus de manière à être inondables par une crue de submersion.

Les places de stationnement ne peuvent avoir une largeur inférieure à 2,30 mètres.*

Les places commandées sont autorisées pour un maximum de 50 % du nombre de places réalisées en surplus du ratio d'une place par logement.

* Modification approuvée le 10/02/2011

12.5 En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement

En cas de difficultés, justifiées par des raisons techniques (nature du sous-sol, ...), architecturales ou patrimoniales, d'aménager sur le terrain* d'assiette de l'opération ou dans son environnement immédiat, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ces obligations soit en réalisant les places de stationnement sur un terrain* distinct situé dans son environnement immédiat dans un rayon de moins de 150 mètres, soit :

- en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en justifiant de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en versant à la commune une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

12.6 Le stationnement des deux roues

Pour les constructions nouvelles visées ci-après, un local doit être aménagé pour stationner les deux roues*, et réservé à cet usage, selon les dispositions suivantes.

Les locaux affectés au stationnement des deux roues* non motorisées doivent être d'accès facile, soit de plain-pied, soit par une rampe ou un ascenseur.

12.6.1 Pour les constructions à destination d'habitation comportant au moins trois logements et pour les constructions à destination de bureaux

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 2% de la SHON créée jusqu'à 1000 m² ;
 - 1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

12.6.2 Pour les constructions à destination de bureaux

- Pour les deux-roues motorisés : 1 place de stationnement par tranche complète de 200 m² de SHON créée ;
- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à :
 - 0,3% de la SHON créée, jusqu'à 1000 m² ;
 - 0,1% de la SHON créée au-delà de 1000 m².

12.6.3 Pour les établissements d'enseignement secondaire doivent être prévus :

- 5 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* non motorisées ;
- 3 emplacements de stationnement par classe pour les deux roues* motorisées.

Ces emplacements doivent être couverts et aménagés à cet usage.

12.6.4 Pour les autres destinations

Pour les autres destinations, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés.

ARTICLE UF 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

13.1 Quantitativement

50% des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts de pleine terre.

Dans le cas d'une impossibilité de réaliser 50 % des espaces libres en espaces verts en pleine terre, 70 % des espaces libres doivent être aménagés en espaces verts sur dalle avec un minimum de 80 centimètres de terre végétale.

13.2 Qualitativement

Les espaces verts* doivent recevoir un traitement paysager végétalisé de qualité et être, de préférence, d'un seul tenant.

La végétalisation des espaces verts* doit être conçue, tant au regard de leur composition que des espèces et de la densité des plantations retenues, en proportion avec la dimension de l'espace aménagé, en harmonie avec la construction en prenant en compte leur développement dans le temps et leur pérennité. La plantation d'un arbre de haute tige au minimum est requise pour 100 m² d'espace vert.

L'espace compris dans la marge de recul* doit faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité à dominante végétale. Toute aire de stationnement en surface y est interdite. Les rampes d'accès aux parcs de stationnement souterrain doivent demeurer discrètes et s'intégrer à la composition paysagère de la marge de recul*.

ARTICLE UF 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non réglementé



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

www.societedugrandparis.fr