NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Société du Grand Paris

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

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

PIÈCE **I.1.13**

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de **Maisons-Alfort**

Sommaire

1 Préambule **5**

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme **9**

2.1 La mise en compatibilité 11
2.1.1 Définition 11
2.1.2 Champ d'application 11
2.1.3 Objet 11
2.2 Le déroulement de la procédure 11
2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité 12
2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité 12
2.4.1 Article L. 123-16 12
2.4.2 Article R. 123-23 13
2.4.3 Autres dispositions 13
2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité 13

3 Présentation générale du projet et de son contexte **15**

3.1 Le contexte administratif du projet 17
3.1.1 Généralités 17
3.1.2 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département du Val-de-Marne 17
3.2 Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique 17
3.2.1 Le programme d'ensemble 17
3.2.2 Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres 19
3.2.3 Présentation technique du projet 19
3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Maisons-Alfort 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 27
4.2.3 Les contraintes réglementaires 27
4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables 27
4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement 27
4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné 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 **37**

A1. Extrait du rapport de présentation en vigueur
A2. Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité
B1. Extrait du règlement en vigueur
B2. Extrait du règlement mis en compatibilité

1 Préambule

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

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

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

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune de MAISONS-ALFORT ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

En effet, la ville de MAISONS-ALFORT est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 octobre 2010.

Ce document n'a ensuite fait l'objet d'aucune évolution.

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

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

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

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

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

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

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

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

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

2.1.2 Champ d'application

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

Au vu des textes[1], compte tenu de la nature du projet, et quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, **la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'Etat**.

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

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

2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville de MAISONS-ALFORT. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

Plus précisément, elle concerne :

- **La section courante de l'infrastructure en souterrain** : les tunnels de 10 m de diamètre environ mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance.
- Les emprises des gares :
  - Les **gares souterraines** dont les dimensions sont de 125 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.
  - Les **émergences des gares** : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des locaux techniques et de services.
- Les **ouvrages techniques annexes** tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.
- Les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public du Grand Paris : les **sites de maintenance et de remisage** pour le matériel roulant (SMR) et les **sites de maintenance des infrastructures** (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

1 - L'examen du dossier par le préfet

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

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

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

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

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

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

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

3 - L'enquête publique conjointe

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

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville de MAISONS-ALFORT 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 de décision, 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, Plan Général des Travaux) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
  - Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter la description du projet. Présentation de la version initiale du document en vigueur et de la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

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

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

2.4.1 Article L. 123-16

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

a) L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

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

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

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

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

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

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

2.4.2 Article R. 123-23

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

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

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

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

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

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

2.4.3 Autres dispositions

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

2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

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

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

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

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

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

3 Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

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

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

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

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

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

3.1.2 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département 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 ;
- désenclaver les territoires qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole en favorisant 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.

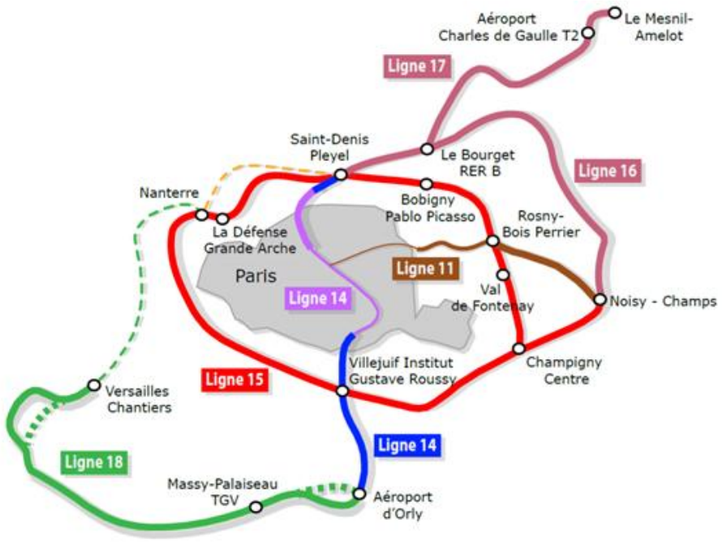
Les deux maîtres d'ouvrage, Société du Grand Paris et STIF, favorisent les choix de conception de nature à préserver l'avenir et à autoriser des évolutions dans la structure d'exploitation du réseau. Ces choix de conception amènent à identifier des dispositions dites d'« interopérabilité », qui concernent 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 130 x 35 m environ et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators permettant d'accéder à la partie émergente de la gare (le bâtiment voyageur), les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services nécessaires au fonctionnement du réseau.

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

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

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

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

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

3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

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

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

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

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

- Les postes de redressement[3] seront réalisés tous les 2 kilomètres environ. Ils seront situés préférentiellement à l'intérieur des gares et sur le domaine public et pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1) jusqu'à 150 mètres carrés d'emprise au sol.

3.2.3.4 Les sites industriels

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

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

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

3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Maisons-Alfort

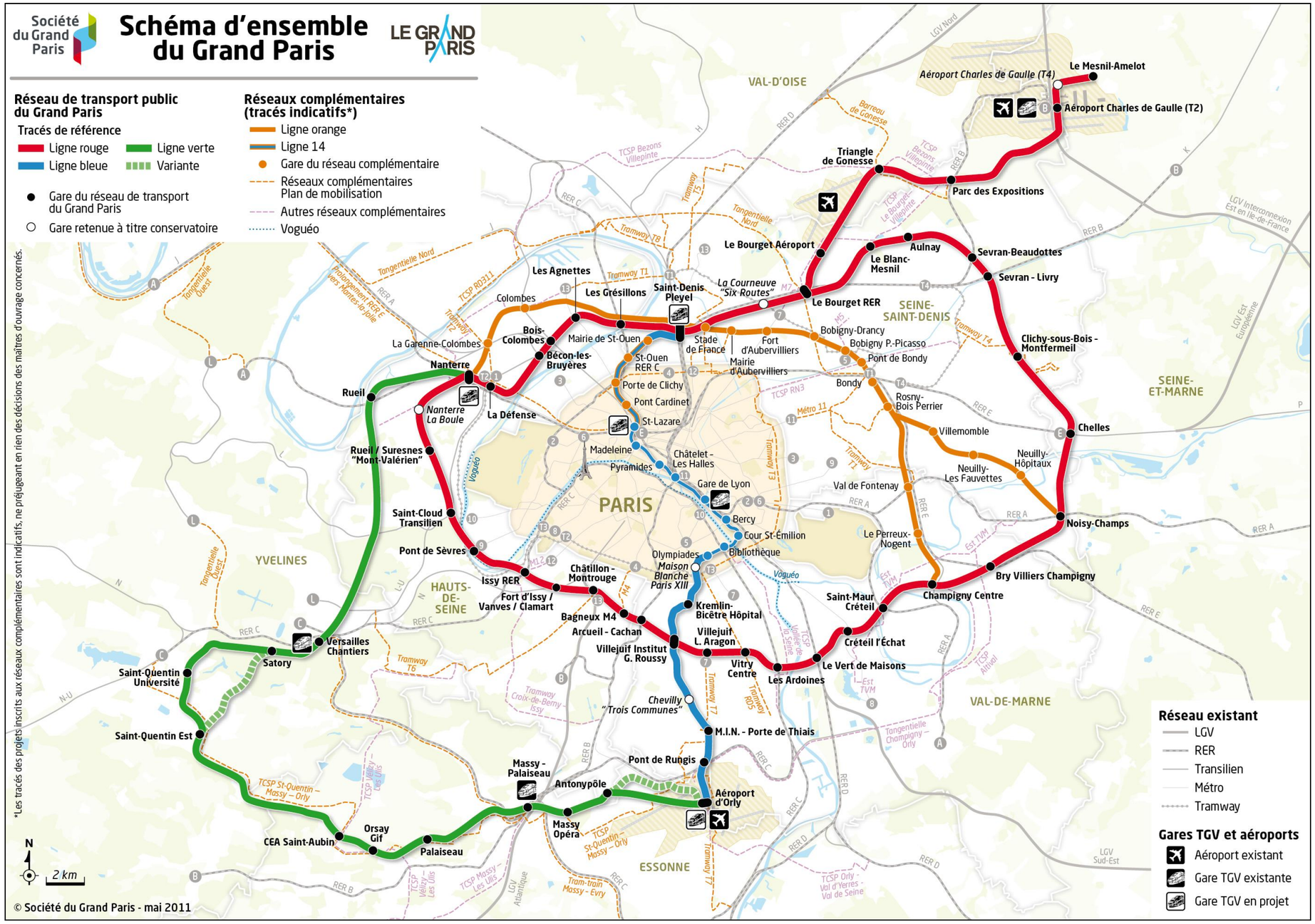
Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le quartier Liberté – Vert de Maisons, au Sud de MAISONS-ALFORT sur une longueur totale d'environ 530 mètres. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris entre les emprises ferroviaires à l'Ouest et la rue Valenton à l'Est, en limite de Créteil. Il traverse en souterrain un quartier de grands ensembles organisés autour de la cité d'Habitations Bon Marché, du Square Dufourmantelle et le site d'activités des Petites Haies.

- Une nouvelle gare « Le Vert de Maisons » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) entre les emprises de la voie ferrée à l'Ouest et l'avenue de la Liberté.

---

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



Le programme : le réseau Grand Paris Express

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

4.1 Les documents supra-communaux

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2 Le PLU en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MAISONS-ALFORT sur une longueur totale d'environ 530 mètres.

Rappelons que le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par l'infrastructure de transport courante en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation d'une nouvelle gare Le Vert de Maisons et des emprises souterraines qui lui sont liées, entre les emprises de la voie ferrée à l'Ouest et l'avenue de la Liberté.

Le projet est implanté sur quatre zones urbaines distinctes du PLU de la ville de MAISONS-ALFORT.

4.2.1.1 La zone UA

La première zone urbaine traversée par une section l'infrastructure courante en souterrain est la zone UA, sur une longueur d'environ 80 m entre la rue Jean Jaurès et l'avenue Charles Martigny au Sud de la commune.

Le Règlement d'Urbanisme précise que « ***cette zone concerne les espaces situés aux abords des axes structurants de la ville***, *telles que l'avenue du général Leclerc (RN19) et la rue Jean Jaurès (RN6), mais également dans le secteur qui mène au centre-ville, entre la rue Carnot et l'avenue de la République et en entrée de ville, aux abords du pont de Charenton ».*

4.2.1.2 La zone UD

Cette deuxième zone urbaine est plus fortement impactée par le projet, à la fois :

- Par une section de l'infrastructure courante en tunnel entre la rue Jean Jaurès et l'avenue de la Liberté (sur 170 m environ).
- Par une partie des emprises souterraines de la nouvelle gare Le Vert de Maisons, aux abords de l'avenue de la Liberté.

Sur cette partie du territoire, la zone UD traversée par le réseau de transport public du Grand Paris concerne le square Maurice Dufourmantelle.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UD **« *regroupe les opérations d'ensemble dont la composition urbaine organise les constructions autour d'espaces verts communs.***

Ces opérations, réalisées depuis les années 1930, sont reparties sur l'ensemble du territoire communal. »

4.2.1.3 La zone UE

Cette zone urbaine est impactée par le projet, à la fois :

- Par une section de l'infrastructure courante en tunnel sous la ligne de RER D (sur 40 m environ).
- Par l'implantation de la nouvelle gare souterraine.

Le règlement d'urbanisme indique que « ***cette zone regroupe les emprises destinée à accueillir principalement des équipements publics de toute nature et les installations nécessaires à un service public telle que l'activité ferroviaire*** ».

4.2.1.4 Les secteurs UFd et UFe de la zone UF

Cette zone urbaine est la plus fortement impactée par le projet, à la fois :

- Par le tracé en tunnel sur 140 m environ entre les emprises du RER D et l'avenue de la Liberté puis entre la rue Charles Martigny et la rue Valenton.
- Par l'émergence de la gare Le Vert de Maisons et une partie de ses emprises souterraines, sous la ligne de RER D.

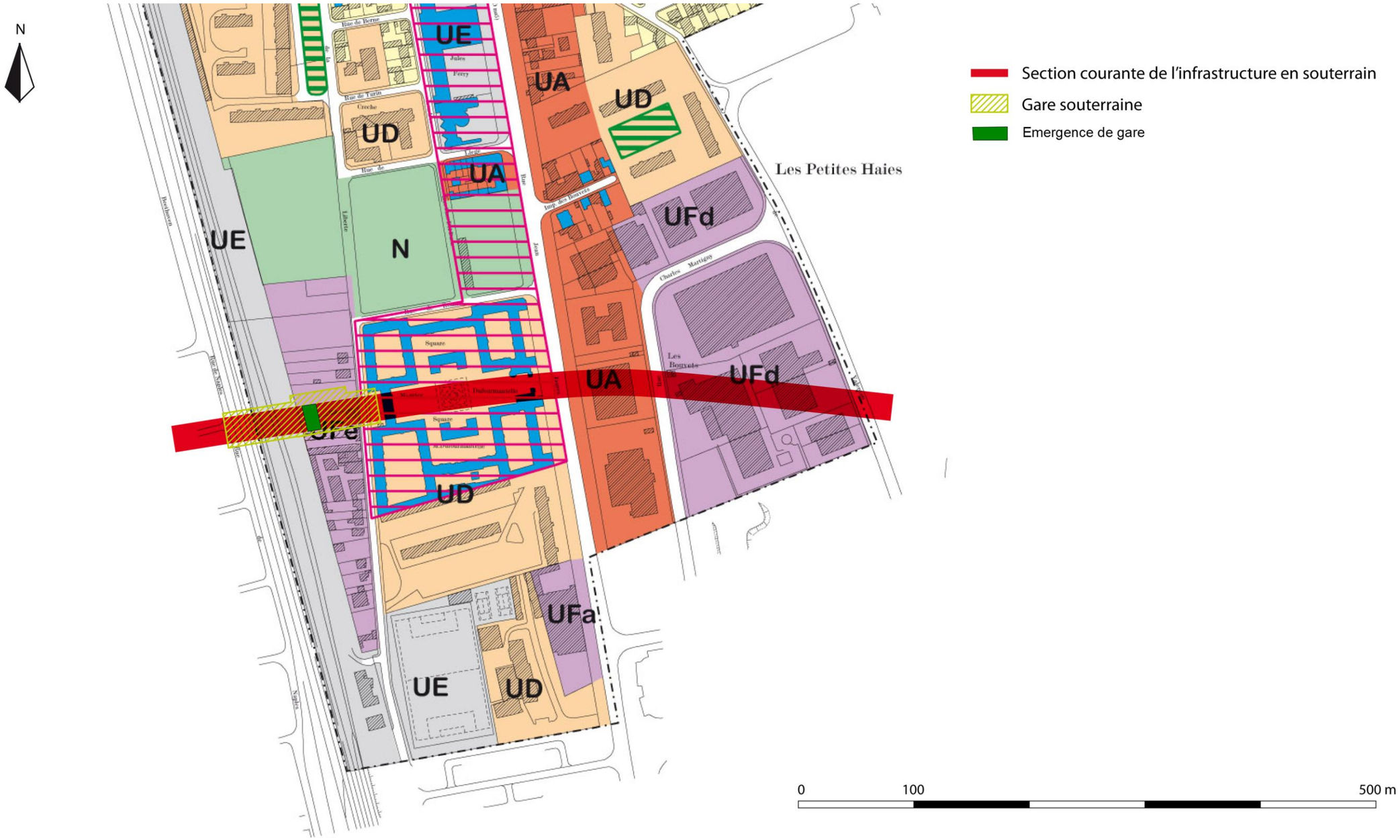
Cette zone regroupe les emprises destinées à accueillir principalement des activités économiques.

Le règlement d'urbanisme indique *« la zone UF est décomposée en plusieurs secteurs en fonction de la nature des activités admises et de leur situation dans la ville :*

- le secteur UFd, qui concerne ***le site d'activité des Petites Haies*** *;*

- le secteur UFe, qui se situe au sud de la gare RER du Vert de Maisons, destiné à accueillir principalement des ***activités tertiaires*** *».*

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR DE LA VILLE DE MAISONS-ALFORT FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET



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

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

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

Toutefois une section de l'infrastructure souterraine courante et une partie des emprises de la gare souterraine passent sous le square Maurice Dufourmantelle.

Ce square est protégé à double titre :

- D'une part, en tant que « construction patrimoniale ».
- D'autre part, en tant qu' « ensemble patrimonial à préserver ».

Le projet ne concernant que des emprises en souterrain sur ce secteur, il ne remettra pas en cause la protection du square Maurice Dufourmantelle.

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 :

- Monument historique classé ou inscrit et périmètre de protection des monuments.
- Zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives aux chemins de fer.
- Limite cotée de zone de dégagement de l'aéroport d'Orly.

Aucune de ces servitudes n'imposent des dispositions particulières au niveau du sous-sol.

Seul le périmètre de protection des monuments pourrait avoir une incidence sur l'émergence gare.

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

4.2.3.2 Les autres contraintes réglementaires

Le projet est également concerné par le **Plan de Prévention du Risque Inondation** (PPRI) approuvé le 12 novembre 2007.

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

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Parmi les objectifs cités dans le PADD de la ville de MAISONS-ALFORT figure dans l'orientation *« Faciliter les déplacements »*, un chapitre intitulé *« S'inscrire dans le contexte régional ».*

Il est notamment précisé : *« Les projets du Grand Paris, le schéma directeur de la région Ile de France placent le territoire de Maisons-Alfort au cœur d'un projet d'un nouveau réseau de transport en commun organisant des interconnexions entre différents pôles régionaux. Quels que soient les projets, le futur métro créera une interconnexion avec la ligne du RER D et la ligne de métro 8.*

La commune se mobilise pour que le tracé du futur métro desserve directement le territoire de Maisons-Alfort, bien que les choix en matière de transport ne dépendent pas de sa compétence.

Il s'agit également de poursuivre les actions menées auprès du Syndicat des Transports d'Ile de France en faveur d'un renforcement du service de transport en commun. (…) ».

En tout état de cause, 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.

De plus, l'orientation « Offrir un cadre propice au maintien et au développement de l'activité économique et commerciale » indique au chapitre : *« Développer les activités tertiaires à proximité des pôles d'échanges (gares RER, métro) » :*

« - Le secteur au sud de la gare de Vert de Maisons et la zone d'activités des Petites Haies doivent être reconsidérés pour accueillir un projet architectural d'envergure de qualité comportant notamment des activités économiques ».

Dans cette orientation, la ville entend donc valoriser la future gare.

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU en vigueur de la ville de MAISONS-ALFORT 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 de MAISONS-ALFORT 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

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

Le code ne donne aucune définition de la notion de « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ». Le PLU de MAISONS-ALFORT 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 4 « *Les déplacements* », le paragraphe « *1.1.3. Arc Express* » sera remplacé par le texte suivant :

Le réseau 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.

Présentation générale du projet

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

Présentation du projet sur la ville de MAISONS-ALFORT

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le quartier Liberté – Vert de Maisons, au Sud de MAISONS-ALFORT sur une longueur totale d'environ 530 mètres. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Une section de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris entre les emprises ferroviaires à l'Ouest et la rue Valenton à l'Est, en limite de Créteil. Il traverse en souterrain un quartier de grands ensembles organisés autour de la cité d'Habitations Bon Marché, du Square Dufourmantelle et le site d'activités des Petites Haies.*
- *Une nouvelle gare « Le Vert de Maisons » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) entre les emprises de la voie ferrée à l'Ouest et l'avenue de la Liberté.*

Exposé des motifs des changements apportés*

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

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

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

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

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

4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

- Les articles 1 (« Occupations et utilisations du sol interdites ») et 2 (« Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ») de toutes les zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour lever les interdictions pouvant peser sur les différentes composantes du projet (notamment les affouillements et les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement nécessitées par la gestion du réseau de transport public du Grand Paris).

- Pour les zones où seront localisés l'émergence de la gare « Le Vert de Maisons » ou ses emprises souterraines, 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).

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

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	**Art. 1**	L'article UA 1 interdit notamment : *« 3. les exhaussements et affouillements des sols non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement ».* Ce libellé autorise les affouillements uniquement si ces derniers sont liés à une occupation ou utilisation du sol autorisées dans la zone. Il convient donc de vérifier si les composantes du réseau de transport public du Grand Paris sont soumises à des conditions restrictives dans l'article UA 2, puisqu'elles ne sont pas interdites expressément par l'article UA 1. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif n'étant pas interdites à l'article UA 1 ni assorties de conditions à l'article UA 2, elles sont donc autorisées. De même, les affouillements qui leur sont liés ne sont pas interdits par l'article UA 1 et sont alors eux aussi permis. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD	**Art. 1**	L'article UD 1 interdit notamment : *« 3. les exhaussements et affouillements des sols non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement ».* Ce libellé autorise les affouillements uniquement si ces derniers sont liés à une occupation ou utilisation du sol autorisées dans la zone. Il convient donc de vérifier si les composantes du réseau de transport public du Grand Paris sont soumises à des conditions restrictives dans l'article UD 2, puisqu'elles ne sont pas interdites expressément par l'article UD 1. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	L'article UD 2 indique que « sont admises » : *« 2.2 Conditions relatives à des risques ou des nuisances* *1. les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, enregistrement ou déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors que sont mises en œuvre les mesures utiles pour rendre les constructions, installations ou travaux compatibles avec le caractère résidentiel dominant de la zone notamment au regard des nuisances sonores, olfactives et celles liées à un trafic automobile qu'elles sont susceptibles d'engendrer ».* Les ICPE liées au projet du Grand Paris respecteront bien entendu cette condition. D'autre part, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif n'étant pas interdites à l'article UD 1 ni assorties de conditions à l'article UD 2, elles sont donc autorisées. De même, les affouillements qui leur sont liés ne sont pas interdits par l'article UD 1 et sont alors eux aussi permis. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 12	L'article UD 12 indique : *« 12.1 Normes minimales de stationnement des véhicules pour les nouvelles constructions (...)* *12.1.2 Pour les constructions nécessaires à un service public* *Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation. Cet examen peut aboutir à n'exiger l'aménagement d'aucune place de stationnement.* *(...)* *12.5 Le stationnement des deux roues non motorisés (...)* *12.5.3 Pour les autres destinations* *Pour les autres destinations, un local doit être aménagé dont la capacité doit être déterminé en fonction des besoins estimés. »* Ces dispositions offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

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**	L'article UE 1 précise que : *« Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :* *- les constructions à destination agricole et d'industrie ;* *- les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de commerce et d'artisanat.* *- les exhaussements et affouillements des sols non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement. »* Ce libellé autorise les affouillements uniquement si ces derniers sont liés à une occupation ou utilisation du sol autorisées dans la zone. Il convient donc de vérifier si les composantes du réseau de transport public du Grand Paris sont soumises à des conditions restrictives dans l'article UE 2, puisqu'elles ne sont pas interdites expressément par l'article UE 1. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	L'article UE 2 indique que « sont admises » : *« 2.2 Conditions relatives à des risques ou des nuisances* *1. les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, enregistrement ou déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors que sont mises en œuvre les mesures utiles pour rendre les constructions, installations ou travaux compatibles avec le caractère résidentiel dominant de la zone notamment au regard des nuisances sonores, olfactives et celles liées à un trafic automobile qu'elles sont susceptibles d'engendrer ».* Les ICPE liées au projet du Grand Paris respecteront bien entendu cette condition. D'autre part, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif n'étant pas interdites à l'article 1 ni assorties de conditions à l'article UE 2, elles sont donc autorisées. De même, les affouillements qui leur sont liés ne sont pas interdits par l'article UE 1 et sont alors eux aussi permis. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 12	L'article UE 12 indique : *« 12.1 Normes minimales de stationnement des véhicules pour les nouvelles constructions* *12.1.1 Pour les constructions nécessaires à un service public* *Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation. Cet examen peut aboutir à n'exiger l'aménagement d'aucune place de stationnement.* *(…)* *12.4 Le stationnement des deux roues non motorisés* *Pour les constructions nouvelles, un local doit être aménagé pour stationner les deux roues non motorisés, et réservé à cet usage.* *Les locaux ou espaces affectés au stationnement des deux roues non motorisés doivent être d'accès facile. »* Ces dispositions offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet pour le stationnement automobile. Toutefois, l'alinéa 12.4 impose la réalisation d'espaces de stationnement dédiés aux deux roues non motorisés pour toutes les nouvelles constructions. Or, cette disposition peut s'avérer incompatible pour la gare souterraine. Il convient donc de l'en exempter. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa 12.4 est la suivante :** *« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues non motorisés doit être estimé en fonction des besoins de la construction ».*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UF (secteurs UFe et UFd)	**Art. 1**	L'article UF 1 interdit notamment : *« 4. les exhaussements et affouillements des sols non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement ».* Ce libellé autorise les affouillements uniquement si ces derniers sont liés à une occupation ou utilisation du sol autorisées dans la zone. Il convient donc de vérifier si les composantes du réseau de transport public du Grand Paris sont soumises à des conditions restrictives dans l'article UF 2, puisqu'elles ne sont pas interdites expressément par l'article UF 1. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	L'article UF 2 indique que « sont admises » : *« 2.2 Conditions relatives à des risques ou des nuisances* *1. les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, enregistrement ou déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors que sont mises en œuvre les mesures utiles pour rendre les constructions, installations ou travaux compatibles avec le caractère résidentiel dominant de la zone notamment au regard des nuisances sonores, olfactives et celles liées à un trafic automobile qu'elles sont susceptibles d'engendrer ».* Les ICPE liées au projet du Grand Paris respecteront bien entendu cette condition. D'autre part, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif n'étant pas interdites à l'article UF 1 ni assorties de conditions à l'article UF 2, elles sont donc autorisées. De même, les affouillements qui leur sont liés ne sont pas interdits par l'article UF 1 et sont alors eux aussi permis. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 5	L'article UF 5 n'est pas règlementé. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 6	Le paragraphe 6.2 de la zone UF 6 spécifie que : *« Les constructions peuvent être implantées : […]* *- dans les secteurs UFb, UFc et UFd en limite de voie* ou en recul de cette limite ;* *- dans le secteur UFe : en recul par rapport à la limite de voie* […]* *Dans le cas d'une implantation en recul par rapport à la limite de voie*, ce dernier doit être au moins égal à un mètre et à 6 mètres dans le secteur UFe ».* Les dispositions arrêtées par l'article UF 6, notamment concernant le secteur UFe, imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet d'émergence gare en raison de sa taille. Il convient donc de l'en exempter au titre des *«constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif».* **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**Un nouveau paragraphe 6.3 sera inséré en fin d'article :** ***« 6.3 Règle applicable dans des cas particuliers*** *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum ».*
	Art. 7	Les dispositions arrêtées par l'article UF 7, notamment au paragraphe 7.2, imposent aux constructions comportant des baies des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet d'émergence gare en raison de sa taille. Il convient donc de l'en exempter au titre des *«constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif».* **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin de paragraphe 7.2 est la suivante :** ***« 7.3 Règle applicable dans des cas particuliers (…)*** *3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum ».*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UF (secteurs UFe et UFd)	**Art. 9**	L'article UF 9 stipule : *« 9.1 Règle d'emprise* *Le coefficient d'emprise au sol* des constructions doit être au plus égal à 80% dans les secteurs UFa, UFd et UFe ».* 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 émergences gares du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction à insérer en fin de paragraphe 9.2 « Dispositions particulières » est la suivante :** *« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100 % ».*
	Art. 10	L'article UF 10 dispose notamment que : *« Dans le secteur UFe, la hauteur plafond des constructions ne peut être supérieure à la cote NGF moyenne de l'avenue de la Liberté au droit du terrain augmentée de 34 mètres.* *Dans le secteur UFd, la hauteur des constructions n'est pas réglementée ».* Ces dispositions, pour les secteurs UFd et UFe, laissent une marge de hauteur suffisante pour les installations visées. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 12	L'article UF 12 indique : *« 12.1 Normes minimales de stationnement des véhicules pour les nouvelles constructions (...)* *12.1.3 Pour les constructions nécessaires à un service public* *Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation. Cet examen peut aboutir à n'exiger l'aménagement d'aucune place de stationnement. (…)* *12.5 Le stationnement des deux roues non motorisés (...)* *12.5.3 Pour les autres destinations* *Pour les autres destinations, un local doit être aménagé dont la capacité doit être déterminé en fonction des besoins estimés. »* Ces dispositions offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 13	L'article UF 13 indique : *« Au moins 50% des espaces libres* doivent être aménagés en espaces verts*.* *Toutefois, dans le cas où le pourcentage en pleine terre* ne serait pas respecté, le nombre de m² manquant peut être compensé par la création d'espaces verts* sur dalle dans la proportion suivante : 1m² de pleine terre = 2 m² d'espaces verts* ».* 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 émergences gares du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'alinéa 13.2 « Aspect quantitatif » est la suivante :** *« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».*
	Art. 14	L'article UF 14 n'étant pas réglementé, il ne présente donc pas d'incompatibilité avec le projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

5 Extraits des documents d’urbanisme de la commune

A1. Rapport de présentation
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Maisons-Alfort

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 octobre 2010

1.1.3 Arc Express

A terme, Maisons-Alfort pourrait également être desservie par Orbival, ligne de métro interbanlieues qui s'inscrit dans le dispositif du projet Arc Express à créer en rocade autour de Paris.

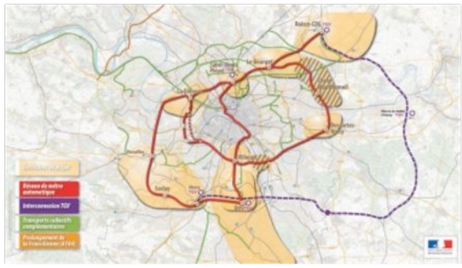
Inscrite au SDRIF, cette ligne devrait être en interconnexion avec la ligne RER D et la ligne 8 de métro.

Ce projet Orbival permettra de traverser le département du Val de Marne d'est en ouest en desservant 13 communes depuis Arcueil-Cachan RER B à l'ouest jusqu'à Val-de-Fontenay RER A au nord-est.

La création de cette ligne réduira les déplacements automobiles interbanlieue avec un report attendu de 20% du trafic, soit 40.000 véhicules en moins chaque jour.

Ce projet est désormais intégré au réseau de transport du Grand Paris (dit double boucle ou le grand huit). Le projet du Grand Paris se concrétise par la publication de la loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010.

ORBIVAL : SCHEMA DE PRINCIPE



Source : Le moniteur

Source : www.orbival.fr

1.2 LE RESEAU DE BUS

Maisons-Alfort est parcourue par 11 lignes de bus dont trois garantissent en grande partie les liaisons inter-quartier :

- La ligne 107 (Ecole Vétérinaire <>Saint-Maur), assure la liaison entre le quartier d'Alfort, de Charentonneau et les Planètes.
- La ligne 372 (Gare RER Maisons-Alfort/Alfortville <>Maisons-Alfort Louis Fliche) assure la liaison entre le centre-ville, la gare RER Maisons-Alfort Alfortville, le quartier de Charentonneau et celui des Planètes.
- la ligne 181 (Ecole Vétérinaire<>Créteil) relie le quartier d'Alfort, le Centre Ville et le quartier du Vert-de-Maisons.

A2. Rapport de présentation
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Maisons-Alfort

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 octobre 2010

1.1.3 Le réseau 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 de MAISONS-ALFORT

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le quartier Liberté – Vert de Maisons, au Sud de MAISONS-ALFORT sur une longueur totale d'environ 530 mètres. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris entre les emprises ferroviaires à l'Ouest et la rue Valenton à l'Est, en limite de Créteil. Il traverse en souterrain un quartier de grands ensembles organisés autour de la cité d'Habitations Bon Marché, du Square Dufourmantelle et le site d'activités des Petites Haies.
- Une nouvelle gare « Le Vert de Maisons » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) entre les emprises de la voie ferrée à l'Ouest et l'avenue de la Liberté.

Exposé des motifs des changements apportés

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

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

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

- L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaire du RTGP, et afin que celles-ci soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

1.2 LE RÉSEAU DE BUS

Maisons-Alfort est parcourue par 11 lignes de bus dont trois garantissent en grande partie les liaisons inter-quartier :

- La ligne 107 (Ecole Vétérinaire <>Saint-Maur), assure la liaison entre le quartier d'Alfort, de Charentonneau et les Planètes.
- La ligne 372 (Gare RER Maisons-Alfort/Alfortville <>Maisons-Alfort Louis Fliche) assure la liaison entre le centre-ville, la gare RER Maisons-Alfort Alfortville, le quartier de Charentonneau et celui des Planètes.
- la ligne 181 (Ecole Vétérinaire<>Créteil) relie le quartier d'Alfort, le Centre Ville et le quartier du Vert-de-Maisons.

B1. Règlement d'urbanisme
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Maisons-Alfort

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 octobre 2010

ZONE UE

Cette zone regroupe les emprises destinées à accueillir principalement des équipements publics de toute nature et les installations nécessaires à un service public telle que l'activité ferroviaire.

***Les secteurs UEa et UEb** correspondent au fort de Charenton dont la destination est liée à l'activité militaire : l'enceinte du fort (secteur UEa) et l'emprise des bâtiments administratifs (secteur UEb).*

ARTICLE 1 - zone UE

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Il est utile de rappeler que toute occupation ou utilisation du sol qui n'est pas interdite au titre du présent article ou qui n'est pas soumise à des conditions particulières (article 2) est admise.

Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :

1. les constructions à destination agricole et d'industrie ;
2. les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de commerce et d'artisanat.
3. les exhaussements et affouillements des sols non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement.

ARTICLE 2 - zone UE

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

2.1 Conditions relatives aux destinations des constructions

1. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitat, à condition qu'elles soient nécessaires au bon fonctionnement ou à l'entretien d'un équipement public ;
2. les constructions à destination d'entrepôt, de bureaux à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement d'un équipement ou d'un service d'intérêt collectif.

2.2 Conditions relatives à des risques ou des nuisances

1. **les installations classées** pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, enregistrement ou déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors que sont mises en œuvre les mesures utiles pour rendre les constructions, installations ou travaux compatibles avec le caractère résidentiel dominant de la zone notamment au regard des nuisances sonores, olfactives et celles liées à un trafic automobile qu'elles sont susceptibles d'engendrer ;
2. dans les secteurs affectés par le **bruit d'une infrastructure de transport terrestre** classés 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, pièce n°4 du dossier de PLU) ;

3. pour les terrains ou parties de terrain 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, pièce n°4.1 du dossier de PLU).

2.3 Conditions relatives à la protection du patrimoine bâti et végétal

1. Les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°3-3 du PLU), doivent être conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble conformément aux dispositions de l'article 11 du présent règlement ;
2. Les coupes et abattages des arbres ou l'aménagement des jardins listés dans l'annexe du règlement (pièce n n°3-3 du PLU) faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° sont soumis à un régime de déclaration préalable (article R.421-17- d du code de l'urbanisme).

ARTICLE 3 - zone UE

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

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

3.1 Conditions de desserte par les voies publiques ou privées

3.1.1 *Règle générale*

Les caractéristiques des voies de desserte* doivent :

- être adaptées à l'importance ou à la destination du projet qu'elles doivent desservir ;
- permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité ;
- permettre la desserte pour tout passage des réseaux nécessaires à l'opération projetée.

3.1.2 *Voirie nouvelle*

Toute voie nouvelle de desserte* doit avoir les caractéristiques visées ci-dessus et avoir une largeur minimale de 8 mètres. Son tracé et son traitement doivent être définis au regard de la morphologie du terrain* d'implantation du projet et de la composition de la trame viaire existante environnante.

Les voies en impasse doivent permettre le demi-tour des véhicules, l'aménagement de l'aire de demi-tour devant être conçu pour consommer la moindre superficie de terrain, tout en permettant une manœuvre simple.

3.2 Conditions d'accès aux voies de desserte

Les accès* de véhicules motorisés doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Leurs caractéristiques doivent, en outre, permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte des constructions : réseaux divers, défense contre l'incendie, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, protection civile, brancardage, ramassage des ordures ménagères, etc…

Les accès doivent présenter le moindre risque pour la sécurité des usagers des voies ouvertes à la circulation générale 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.

Lorsque le terrain* est riverain de plusieurs voies, l'accès* sur celle(s) de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

ARTICLE 4 - zone UE

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

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

4.1 Raccordement au réseau

Le raccordement des eaux pluviales et de ruissellement aux réseaux publics, n'est pas obligatoire. Seul le raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées ou unitaire pour les eaux usées est obligatoire.

L'assainissement respecte les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004).

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.

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 débourbage-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

La 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 *Réduction et traitement de 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.

4.3.2 *Maîtrise du débit de rejet des eaux pluviales*

Lors de toute réalisation d'une construction neuve, l'imperméabilisation des sols et le ruissellement engendrés par le projet doivent être étudiées pour intégrer des dispositifs techniques visant à limiter à 2l/s/ha le rejet des eaux pluviales dans le réseau public.

Le choix des dispositifs de rétention ou de non-imperméabilisation des sols doit être adapté aux contraintes du site.

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 adaptés.

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

4.3.3 *Récupération des eaux pluviales*

Les dispositifs de récupération et de stockage des eaux pluviales sur le terrain sont encouragés. Toutefois, les cuves de stockage doivent être enterrées ou intégrées au volume de la construction.

4.4 Réseaux divers et énergies renouvelables

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.

Le recours aux énergies renouvelables est encouragé. Toutefois, l'installation de tels dispositifs doit respecter les dispositions prévues, à cet effet, par l'article 11.

4.5 Collecte des déchets

Pour les constructions nouvelles d'immeubles collectifs, un local de stockage des déchets ménagers nécessaire à l'organisation de la collecte doit être réalisé à l'intérieur de la construction selon les dispositions de l'arrêté municipal réglementant la collecte des ordures ménagères (cf pièce 4.1 du PLU).

ARTICLE 5 - zone UE

SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

ARTICLE 6 - zone UE

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

6.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées, le long des emprises publiques actuelles ou futures (places, aires de stationnement publiques,...) et des voies de desserte*.

6.2 Règle générale

Les constructions peuvent être implantées en limite de voie* ou en recul de cette limite.

Une implantation en limite de voie* ne fait pas obstacle à la réalisation de décrochés ou de reculs partiels de façade.

En cas de recul par rapport à la limite de voie*, ce dernier doit être au moins égal à un mètre.

ARTICLE 7 - zone UE

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

7.1 Règles d'implantation

Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées en retrait* ou sur les limites séparatives*.

7.2 Le calcul des retraits

- Pour les constructions ou parties de construction comportant des baies*, le retrait* doit être au moins égal à 4 mètres ;
- Pour les constructions ou parties de construction ne comportant pas de baies*, le retrait* doit être au moins égal à 2 mètres.

7.3 Règle applicable dans des cas particuliers

Une implantation différente de celle prévue ci-dessus peut être admise lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation 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 prévues au chapitre 7.2.

ARTICLE 8 - zone UE

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MEME PROPRIETE

Non réglementé.

ARTICLE 9 - zone UE

EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

9.1 Règle d'emprise

Le coefficient d'emprise au sol* des constructions doit être au plus égal à 80 % et limité à :

- 6 % de la superficie totale du terrain, dans le **secteur UEa** ;
- 20 % de la superficie totale du terrain, dans le **secteur UEb**.

9.2 Dispositions particulières

Pour les constructions existantes à la date d'approbation du PLU, ayant une emprise au sol supérieure à celle définie au paragraphe 9.1, peuvent faire l'objet de travaux d'aménagement et/ou de surélévation dès lors que leur emprise au sol* n'est pas augmentée.

ARTICLE 10 - zone UE

HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

10.1 Règle générale

La hauteur plafond* des constructions doit être en harmonie avec les constructions avoisinantes, dans la limite de 25 mètres et de 15 mètres pour les **secteurs UEa et UEb**.

ARTICLE 11 - zone UE

ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

11.1 Règle générale

Les dispositions figurant dans le présent chapitre sont applicables aux constructions existantes comme aux constructions nouvelles.

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 paysages urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives.

S'agissant du choix des couleurs des façades, des menuiseries, des ferronneries, des devantures des façades commerciales ainsi que certains matériaux, il convient de se référer au nuancier porté en annexe du PLU (pièce n° 5).

11.1.1 *Les toitures et les couvertures*

Le choix des matériaux de couverture doit être fondé et argumenté sur une bonne intégration au milieu environnant en prenant en compte l'aspect des couvertures des constructions environnantes.

11.1.2 *Les clôtures le long de la limite de voie*

Un soin particulier doit être apporté à la conception et au choix des matériaux pour édifier les clôtures situées à la limite de voie* afin qu'elles participent pleinement à l'harmonie de la voie le long de laquelle elles sont implantées.

11.1.3 *Dispositions diverses*

Les antennes d'émission ou de réception (radio, téléphone, télévision...y compris les paraboles doivent être intégrées dans la composition de la construction, sauf impossibilité technique. Dans ce cas, elles ne doivent pas être perceptibles depuis l'espace public.

Les locaux annexes* ou les équipements techniques doivent être intégrés à la composition architecturale générale de la ou des construction(s) et de leurs espaces extérieurs. Ces locaux doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec ces dernières.

Tout **dispositif domestique de production d'énergie renouvelable** doit être intégré à la conception générale de la construction et demeurer discret notamment par l'emploi de procédés adaptés et doivent demeurer imperceptibles depuis l'espace public.

11.2 Constructions nouvelles

11.2.1 *Aspect des constructions*

Les constructions nouvelles sont conçues pour permettre leur bonne intégration dans leur environnement :

- dans le choix des matériaux employés, qui par leur texture ou leur teinte, doivent s'harmoniser avec les matériaux traditionnels ;
- dans le choix de la couleur des menuiseries et, de façon générale, de toute partie de la construction recevant une peinture ;
- dans l'organisation et le dimensionnement des percements.

11.2.2 *Volumétrie des constructions*

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions doivent concourir à la confortation de l'espace par rapport à l'espace public, tout en tenant compte des spécificités des constructions avoisinantes et des caractéristiques morphologiques du tissu dans lequel se situe le projet.

11.2.3 *Couronnement des constructions*

Le couronnement des constructions doit être conçu en harmonie avec les caractéristiques de la construction, en recherchant une harmonie de volumétrie avec les constructions contiguës.

11.3 Interventions sur des constructions existantes

11.3.1 *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 les caractéristiques de ladite construction. Cela ne fait pas obstacle à la réalisation de projets d'extension ou de surélévation, dès lors que sont mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction initiale.

Ces constructions additionnelles peuvent être conçues en mimétisme par rapport à la construction existante ou selon une architecture contemporaine.

Lorsqu'une façade ou un ensemble de façades possède une composition architecturale cohérente, son traitement, ainsi que celui des devantures et accessoires de construction doivent respecter cette homogénéité.

11.3.2 *Éléments bâtis à protéger (article L.123-1,7° du code de l'urbanisme*)*

Tous les travaux réalisés sur des éléments bâti ou ensemble cohérents localisés au plan de zonage faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme* doivent être conçus dans le respect des caractéristiques à préserver et à mettre en valeur qui ont prévalues à leur identification et telles qu'elles figurent dans l'annexes du règlement (pièce n°3-3 du PLU).

11.3.3 *La mise en œuvre de travaux*

La conception d'une surélévation doit s'attacher à préserver le style initial de la construction.

Les motifs décoratifs, sculptés ou moulurés doivent être conservés. En cas d'altération profonde, ces motifs sont consolidés ou dans la mesure du possible remplacés à l'identique.

11.3.4 *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, à l'impact de la construction dans son milieu environnant et à sa durabilité.

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. Il doit permettre également de reconstituer des éléments de modénature.

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

Les enduits sont à faible relief, de finition lisse, brossée, grattée ou talochée. Les enduits projetés à finition en relief, dits « tyroliens » sont à proscrire ainsi que les parements plastiques.

La coloration des enduits doit être choisie en référence au nuancier porté en annexe du PLU (pièce n° 5).

ARTICLE 12 - zone UE

OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

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 ci-après.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-après, 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 des véhicules pour les nouvelles constructions

12.1.1 *Pour les constructions nécessaires à un service public*

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation. Cet examen peut aboutir à n'exiger l'aménagement d'aucune place de stationnement.

12.1.2 *Pour les constructions à destination d'habitation*

- une place par logement minimum.

12.2 Modalité de calcul du nombre de places de stationnement

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.

12.3 Modalités de réalisation des places

Des places de stationnement doivent être dimensionnées pour accueillir le véhicule d'une personne à mobilité réduite, avec un minimum d'une place par tranche de 25 places de stationnement réalisées.

12.4 Le stationnement des deux roues non motorisés

Pour les constructions nouvelles, un local doit être aménagé pour stationner les deux roues non motorisés, et réservé à cet usage.

Les locaux ou espaces affectés au stationnement des deux roues non motorisés doivent être d'accès facile.

ARTICLE 13 - zone UE

OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

13.1 Disposition générale

Les espaces libres* aux abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, ...), leur traitement paysager doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- de l'organisation du bâti sur le terrain* afin qu'ils ne soient pas uniquement le négatif de l'emprise des constructions mais qu'ils soient conçus comme un accompagnement ou un prolongement des constructions ;
- de la topographie, la géologie et de la configuration du terrain* afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain*, notamment pour répondre à des problématiques de ruissellement ;
- de l'ensoleillement, lorsqu'il s'agit d'aménagement paysagers végétalisés ;
- de la problématique de la gestion des eaux pluviales, telle qu'elle est prévue à l'article 4, s'agissant de la composition et du traitement des espaces libres.

13.2 Aspect quantitatif

Dans **les secteurs UEa et UEb**, au moins 70% des espaces libres* doivent être aménagés en espaces verts*.

13.3 Aspect qualitatif

Les espaces verts* doivent recevoir un traitement paysager végétalisé de qualité et être, de préférence, d'un seul tenant. Toutefois une partie des espaces verts* doit être aménagée dans la marge de recul* dès lors qu'elle existe.

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 50 m² d'espaces verts* dès lors qu'ils ne sont pas réalisés sur dalle.

Dans le cas où des espaces verts* sont conçus sur dalle, tous les moyens techniques visant à la prospérité des plantations doivent être mis en œuvre.

Les rampes d'accès aux parcs de stationnement souterrain doivent demeurer discrètes et s'intégrer à la composition paysagère du site.

Les espèces locales* et celles peu consommatrices en eau doivent être privilégiées.

13.3.1 *Les arbres et jardins d'intérêt patrimonial*

Les arbres et jardins « d'intérêt patrimonial » localisés au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° doivent être préservés, sauf pour un motif d'intérêt général lié à la sécurité ou à l'état phyto-sanitaire du spécimen. Les constructions réalisées sur les terrains concernés doivent être conçues pour assurer la préservation des spécimens protégés (cf. liste en annexe du règlement pièce n°3-3 du PLU). Leur coupe et abattage ou le réaménagement des jardins doit faire l'objet d'une déclaration préalable.

13.3.2 *Les espaces paysagers à préserver*

Les « espaces paysagers à préserver » délimités au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, doivent être mis en valeur.

Tout aménagement de ces espaces doit être conçu pour 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 partielle de ces espaces est admise dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace vert* de même contenance sur le terrain.

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

La superficie de ces espaces entre dans le décompte des espaces libres* et espaces verts* prévus au paragraphe 13-2.

ARTICLE 14 - zone UE

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non règlementé.

ZONE UF

Cette zone regroupe les emprises destinées à accueillir principalement des activités économiques.

La zone UF est décomposée en plusieurs secteurs en fonction de la nature des activités admises et de leur situation dans la ville :

- *le **secteur UFa** qui regroupe les activités à dominante tertiaire dans des constructions qui s'intègrent au tissu urbain environnant (Oséo, Confluent, ANFR...) ;*
- *le **secteur UFb**, qui concerne des activités à dominante industrielle, telle que Bio-Springer ;*
- *le **secteur UFc**, qui correspond au site de la gare de marchandises ;*
- *le **secteur UFd**, qui concerne le site d'activité des Petites Haies ;*
- *le **secteur UFe,** qui se situe au sud de la gare RER du Vert de Maisons, destiné à accueillir principalement des activités tertiaires.*

ARTICLE 1 - zone UF

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Il est utile de rappeler que toute occupation ou utilisation du sol qui n'est pas interdite au titre du présent article ou qui n'est pas soumise à des conditions particulières (article 2) est admise.

Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :

1. les dépôts non couverts de matériaux, tels que ferrailles, machines, combustibles solides, déchets, véhicules ;
2. les constructions à destination agricole ;
3. les constructions à destination d'habitation à l'exception de celles visées à l'article 2 ;
4. les exhaussements et affouillements des sols non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement ;
5. En outre, dans les **secteurs UFa et UFe**, sont interdites les constructions à destination industrielle ;
6. En outre, **dans le secteur UFc** sont interdites toute construction et installation autres que celles nécessaires au fonctionnement du service public lié à l'activité ferroviaire.

ARTICLE 2 - zone UF

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

2.1 Conditions relatives aux destinations des constructions

1. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitat, à condition qu'elles soient nécessaire au bon fonctionnement de l'activité économique implantée sur le même terrain ;
2. les constructions à destination d'entrepôt, à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement d'une construction ayant une autre destination implantée sur le même terrain ;

3. les constructions, ouvrages ou travaux à destination de commerce, d'industrie et d'artisanat 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 ;

2.2 Conditions relatives à des risques ou des nuisances

1. **les installations classées** pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, enregistrement ou déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors que sont mises en œuvre les mesures utiles pour rendre les constructions, installations ou travaux compatibles avec leur environnement bâti notamment au regard des nuisances sonores, olfactives et celles liées à un trafic automobile qu'elles sont susceptibles d'engendrer ;
2. dans les secteurs affectés par le **bruit d'une infrastructure de transport terrestre** classés 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, pièce n°4 du dossier de PLU) ;
3. pour les terrains ou parties de terrain 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, pièce n°4-1 du dossier de PLU).

2.3 Conditions relatives à la protection du patrimoine bâti et végétal

1. Les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°3-3 du PLU), doivent être conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble conformément aux dispositions de l'article 11 du présent règlement ;
2. Les coupes et abattages des arbres ou l'aménagement des jardins listés dans l'annexe du règlement (pièce n°3-3- du PLU) faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° sont soumis à un régime de déclaration préalable (article R.421-17- d du code de l'urbanisme).

2.4 Conditions relatives à l'application d'une servitude de constructibilité limitée

Dans le périmètre d'une servitude de constructibilité limitée au titre de l'article L.123-2 a) du code de l'urbanisme, délimité au plan de zonage, seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes et les constructions neuves dès lors que leur surface hors œuvre nette (SHON) est inférieure à 100 m². **Le secteur UFc**, fait l'objet d'une telle servitude d'urbanisme.

ARTICLE 3 - zone UF

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

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

3.1 Conditions de desserte par les voies publiques ou privées

3.1.1 *Règle générale*

Les caractéristiques des voies de desserte* doivent :

- être adaptées à l'importance ou à la destination du projet qu'elles doivent desservir ;
- permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité ;
- permettre la desserte pour tout passage des réseaux nécessaires à l'opération projetée.

3.1.2 *Voirie nouvelle*

Toute voie nouvelle de desserte* doit avoir les caractéristiques visées ci-dessus. Son tracé et son traitement doivent être définis au regard de la morphologie du terrain* d'implantation du projet et de la composition de la trame viaire existante environnante.

Les voies en impasse doivent permettre le demi-tour des véhicules, l'aménagement de l'aire de demi-tour devant être conçu pour consommer la moindre superficie de terrain, tout en permettant une manœuvre simple.

3.2 Conditions d'accès aux voies de desserte

Les accès* de véhicules motorisés doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Dès lors que la destination de la construction suppose une circulation de poids lourds, les accès doivent être aménagés de façon à éviter des manœuvres sur la voie de desserte* du terrain.

Leurs caractéristiques doivent, en outre, permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte des constructions : réseaux divers, défense contre l'incendie, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, protection civile, brancardage, ramassage des déchets, etc…au regard de la destination des constructions.

Les accès doivent présenter le moindre risque pour la sécurité des usagers des voies ouvertes à la circulation générale 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.

Lorsque le terrain* est riverain de plusieurs voies, l'accès* sur celle(s) de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

ARTICLE 4 - zone UF

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

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

4.1 Raccordement au réseau

Le raccordement des eaux pluviales et de ruissellement aux réseaux publics, n'est pas obligatoire. Seul le raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées ou unitaire pour les eaux usées est obligatoire.

L'assainissement respecte les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004).

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.

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 débourbage-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

La 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 *Réduction et traitement de 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.

4.3.2 *Maitrise du débit de rejet des eaux pluviales*

Lors de toute réalisation d'une construction neuve, l'imperméabilisation des sols et le ruissellement engendrés par le projet doivent être étudiées pour intégrer des dispositifs techniques visant à limiter à 2l/s/ha le rejet des eaux pluviales dans le réseau public.

Le choix des dispositifs de rétention ou de non-imperméabilisation des sols doit être adapté aux contraintes du site.

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 adaptés.

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

4.3.3 *Récupération des eaux pluviales*

Les dispositifs de récupération et de stockage des eaux pluviales sur le terrain sont encouragés. Toutefois, les cuves de stockage doivent être enterrées ou intégrées au volume de la construction.

4.4 Réseaux divers et énergies renouvelables

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.

Le recours aux énergies renouvelables est encouragé. Toutefois, l'installation de tels dispositifs doit respecter les dispositions prévues, à cet effet, par l'article 11.

4.5 Collecte des déchets

Pour les constructions nouvelles d'immeubles collectifs, un local de stockage des déchets ménagers nécessaire à l'organisation de la collecte doit être réalisé à l'intérieur de la construction selon les dispositions de l'arrêté municipal réglementant la collecte des ordures ménagères (cf pièce 4.1 du PLU).

ARTICLE 5 - zone UF

SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

ARTICLE 6 - zone UF

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

6.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées, le long des emprises publiques actuelles ou futures (places, aires de stationnement publiques,...) et des voies de desserte*.

6.2 Règle générale

Les constructions peuvent être implantées

- dans le **secteur UFa** : en limite de voie* ;
- dans les secteurs **UFb, UFc et UFd** en limite de voie* ou en recul de cette limite ;
- dans le **secteur UFe** : en recul par rapport à la limite de voie*.

Une implantation en limite de voie* ne fait pas obstacle à la réalisation de décrochés ou de reculs partiels de façade.

Dans le cas d'une implantation en recul par rapport à la limite de voie*, ce dernier doit être au moins égal à un mètre et à 6 mètres dans le **secteur UFe**.

ARTICLE 7 - zone UF

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

7.1 Règles d'implantation

Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées en retrait* ou sur les limites séparatives*.

Dans le secteur UFb, les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives.

7.2 Le calcul des retraits

- Pour les constructions ou parties de construction comportant des baies*, le retrait* doit être au moins égal à la hauteur de la façade (L= H), avec un minimum de 4 mètres et de 6 mètres lorsque la limite séparative du terrain constitue également une limite avec une zone UM1 ou UM2 ;
- Pour les constructions ou parties de construction ne comportant pas de baies*, le retrait* doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la façade (L=H/2), avec un minimum de 4 mètres et de 6 mètres, lorsque la limite séparative du terrain constitue également une limite avec une zone UM1 ou UM2.

7.3 Règle applicable dans des cas particuliers

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 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 prévues au chapitre 7.2;
2. lorsqu'il existe une servitude de cour commune*, au sens de l'article L.471-1 du code de l'urbanisme, les distances d'implantation sont alors fixées par l'article 8.

ARTICLE 8 - zone UF
IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MEME PROPRIETE

Non réglementé.

ARTICLE 9 - zone UF
EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

9.1 Règle d'emprise

Le coefficient d'emprise au sol* des constructions doit être au plus égal à :

- 80 % dans les **secteurs UFa, UFd et UFe** ;
- 50 % dans le **secteur UFb** ;
- 5 % dans le **secteur UFc**.

9.2 Dispositions particulières

Pour les constructions existantes à la date d'approbation du PLU, ayant une emprise au sol supérieure à celle définie au paragraphe 9.1, peuvent faire l'objet de travaux d'aménagement et/ou de surélévation dès lors que leur emprise au sol* n'est pas augmentée.

ARTICLE 10 - zone UF
HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

10.1 Règle générale

La hauteur plafond* des constructions doit être au plus égale à :

- 15 mètres dans les **secteurs UFb et UFc** ;
- 21 mètres dans le **secteur UFa**.

Dans le **secteur UFe**, la hauteur plafond des constructions ne peut être supérieure à la cote NGF moyenne de l'avenue de la Liberté au droit du terrain augmentée de 34 mètres

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

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

11.1 Règle générale

Les dispositions figurant dans le présent chapitre sont applicables aux constructions existantes comme aux constructions nouvelles.

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 paysages urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives.

S'agissant du choix des couleurs des façades, des menuiseries, des ferronneries, des devantures des façades commerciales ainsi que certains matériaux, il convient de se référer au nuancier porté en annexe du PLU (pièce n° 5).

11.1.1 *Les toitures et les couvertures*

Le choix des matériaux de couverture doit être fondé et argumenté sur une bonne intégration au milieu environnant.

Sont toutefois interdits les bardeaux asphaltés, le fibrociment, la tôle ondulée, la tuile béton, la tuile grand moule, et le shingle.

11.1.2 *Les clôtures le long de la limite de voie*

Un soin particulier doit être apporté à la conception et au choix des matériaux pour édifier les clôtures situées à la limite de voie* afin qu'elles participent pleinement à l'harmonie de la voie le long de laquelle elles sont implantées.

11.1.3 *Dispositions diverses*

Les antennes d'émission ou de réception (radio, téléphone, télévision...y compris les paraboles doivent être intégrées dans la composition de la construction, sauf impossibilité technique. Dans ce cas, elles ne doivent pas être perceptibles depuis l'espace public.

Les locaux annexes* ou les équipements techniques doivent être intégrés à la composition architecturale générale de la ou des construction(s) et de leurs espaces extérieurs. Ces locaux doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec ces dernières.

Tout **dispositif domestique de production d'énergie renouvelable** doit être intégré à la conception générale de la construction et demeurer discret notamment par l'emploi de procédés adaptés et doivent demeurer imperceptibles depuis l'espace public.

11.2 Constructions nouvelles

11.2.1 *Aspect des constructions*

Les constructions nouvelles sont conçues pour permettre leur bonne intégration dans leur environnement :

- dans le choix des matériaux employés, qui par leur texture ou leur teinte, doivent s'harmoniser avec les matériaux traditionnels ;
- dans le choix de la couleur des menuiseries et, de façon générale, de toute partie de la construction recevant une peinture ;
- dans l'organisation et le dimensionnement des percements.

11.2.2 *Volumétrie des constructions*

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions doivent concourir à la confortation de l'espace par rapport à l'espace public, tout en tenant compte des spécificités des constructions avoisinantes et des caractéristiques morphologiques du tissu dans lequel se situe le projet.

11.2.3 *Couronnement des constructions*

Le couronnement des constructions doit être conçu en harmonie avec les caractéristiques de la construction.

11.3 Interventions sur des constructions existantes

11.3.1 *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 les caractéristiques de ladite construction. Cela ne fait pas obstacle à la réalisation de projets d'extension ou de surélévation, dès lors que sont mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction initiale.

Ces constructions additionnelles peuvent être conçues en mimétisme par rapport à la construction existante ou selon une architecture contemporaine.

Lorsqu'une façade ou un ensemble de façades possède une composition architecturale cohérente, son traitement, ainsi que celui des devantures et accessoires de construction doivent respecter cette homogénéité.

11.3.2 *Éléments bâtis à protéger (article L.123-1,7° du code de l'urbanisme*)*

Tous les travaux réalisés sur des éléments bâti ou ensemble cohérents localisés au plan de zonage faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme* doivent être conçus dans le respect des caractéristiques à préserver et à mettre en valeur qui ont prévalues à leur identification et telles qu'elles figurent dans l'annexes du règlement (pièce n°3-3 du PLU).

11.3.3 *La mise en œuvre de travaux*

La conception d'une surélévation doit s'attacher à préserver le style initial de la construction, notamment, par :

- les matériaux (brique, meulière, couleur d'enduit...) ;
- reprise des modénatures (encadrement de baies, éléments de décor...).

Les motifs décoratifs, sculptés ou moulurés doivent être conservés. En cas d'altération profonde, ces motifs sont consolidés ou dans la mesure du possible remplacés à l'identique.

11.3.4 *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, à l'impact de la construction dans son milieu environnant et à sa durabilité.

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. Il doit permettre également de reconstituer des éléments de modénature.

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

La coloration des enduits doit être choisie en référence au nuancier porté en annexe du PLU (pièce n° 5 du PLU).

ARTICLE 12 - zone UF

OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

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 ci-après.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-après, 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 des véhicules pour les nouvelles constructions

12.1.1 *Pour les constructions à destination de bureaux :*

- Les surfaces destinées au stationnement des véhicules motorisés doivent au moins correspondre à 40% de la SHON réalisée.

12.1.2 *Pour les constructions à destination d'entrepôt, d'artisanat et d'industrie :*

- Les surfaces destinées au stationnement des véhicules motorisés doivent au moins correspondre à 40% de la SHON réalisée.

En outre, pour les constructions à destination de commerce ou d'artisanat liée à l'automobile, sont requises 10 places de stationnement sur le terrain d'assiette de la construction en dehors des surfaces nécessaires à l'activité (atelier, exposition de voiture...).

12.1.3 *Pour les constructions nécessaires à un service public*

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation. Cet examen peut aboutir à n'exiger l'aménagement d'aucune place de stationnement.

12.1.4 *Pour les constructions ayant une autre destination que celles visées ci-dessus :*

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de la destination des constructions, de leur situation géographique et des besoins estimés.

12.2 Normes de stationnement des véhicules pour les constructions existantes

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

12.2.1 *Pour les changements de destination*

Le calcul des places de stationnement s'effectue en application de la règle 12-1 ci-dessus.

12.2.2 *Pour les travaux de réhabilitation*

Aucune place de stationnement n'est requise, même dans le cas d'augmentation de la SHON. 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.

Lorsque le résultat du calcul du nombre de places de stationnement aboutit à un nombre comportant une décimale, une place est requise dès lors que la décimale est supérieure à 5.

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.

12.4 Modalités de réalisation des places

Des places de stationnement doivent être dimensionnées pour accueillir le véhicule d'une personne à mobilité réduite, avec un minimum d'une place par tranche de 25 places de stationnement réalisées.

Les places de stationnement exigées peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou sur un terrain dans son environnement immédiat, dans un rayon de 100 mètres.

12.5 Le stationnement des deux roues non motorisés

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

Les locaux ou espaces affectés au stationnement des deux roues non motorisés doivent être d'accès facile.

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

- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie correspondant à 1,5 m² par logement.

12.5.2 *Pour les constructions à destination de bureaux*

- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à 0,2% de la zone créée.

12.5.3 *Pour les autres destinations*

Pour les autres destinations, un local doit être aménagé dont la capacité doit être déterminé en fonction des besoins estimés.

ARTICLE 13 - zone UF

OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

13.1 Disposition générale

Les espaces libres* aux abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, ...), leur traitement paysager doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- de l'organisation du bâti sur le terrain* afin qu'ils ne soient pas uniquement le négatif de l'emprise des constructions mais qu'ils soient conçus comme un accompagnement ou un prolongement des constructions ;
- de la topographie, la géologie et de la configuration du terrain* afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain*, notamment pour répondre à des problématiques de ruissellement ;
- de l'ensoleillement, lorsqu'il s'agit d'aménagement paysagers végétalisés ;
- de la problématique de la gestion des eaux pluviales, telle qu'elle est prévue à l'article 4, s'agissant de la composition et du traitement des espaces libres.

13.2 Aspect quantitatif

Au moins 50% des espaces libres* doivent être aménagés en espaces verts*.

Toutefois, dans le cas où le pourcentage en pleine terre* ne serait pas respecté, le nombre de m² manquant peut être compensé par la création d'espaces verts* sur dalle dans la proportion suivante : 1m² de pleine terre = 2 m² d'espaces verts*.

13.3 Aspect qualitatif

Les espaces verts* doivent recevoir un traitement paysager végétalisé de qualité et être, de préférence, d'un seul tenant. Toutefois une partie des espaces verts* doit être aménagée dans la marge de recul* dès lors qu'elle existe.

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 50 m² d'espaces verts* dès lors qu'ils ne sont pas réalisés sur dalle.

Dans le cas où des espaces verts* sont conçus sur dalle, tous les moyens techniques visant à la prospérité des plantations doivent être mis en œuvre.

Les rampes d'accès aux parcs de stationnement souterrain doivent demeurer discrètes et s'intégrer à la composition paysagère du site.

Les espèces locales* et celles peu consommatrices en eau doivent être privilégiées.

13.3.1 *Les arbres et jardins d'intérêt patrimonial*

Les arbres et jardins « d'intérêt patrimonial » localisés au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° doivent être préservés, sauf pour un motif d'intérêt général lié à la sécurité ou à l'état phyto-sanitaire du spécimen. Les constructions réalisées sur les terrains concernés doivent être conçues pour assurer la préservation des spécimens protégés (cf. liste en annexe du règlement pièce n°3-3 du PLU). Leur coupe et abattage ou le réaménagement des jardins doit faire l'objet d'une déclaration préalable.

13.3.2 *Les espaces paysagers à préserver*

Les « espaces paysagers à préserver » délimités au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, doivent être mis en valeur.

Tout aménagement de ces espaces doit être conçu pour 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 partielle de ces espaces est admise dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace vert* de même contenance sur le terrain.

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

La superficie de ces espaces entre dans le décompte des espaces libres* et espaces verts* prévus au paragraphe 13-2.

ARTICLE 14 - zone UF
COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non règlementé.

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Maisons-Alfort

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 octobre 2010

ZONE UE

Cette zone regroupe les emprises destinées à accueillir principalement des équipements publics de toute nature et les installations nécessaires à un service public telle que l'activité ferroviaire.

***Les secteurs UEa et UEb** correspondent au fort de Charenton dont la destination est liée à l'activité militaire : l'enceinte du fort (secteur UEa) et l'emprise des bâtiments administratifs (secteur UEb).*

ARTICLE 1 - zone UE

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Il est utile de rappeler que toute occupation ou utilisation du sol qui n'est pas interdite au titre du présent article ou qui n'est pas soumise à des conditions particulières (article 2) est admise.

Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :

1. les constructions à destination agricole et d'industrie ;
2. les constructions à destination d'hébergement hôtelier, de commerce et d'artisanat.
3. les exhaussements et affouillements des sols non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement.

ARTICLE 2 - zone UE

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

2.1 Conditions relatives aux destinations des constructions

1. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitat, à condition qu'elles soient nécessaires au bon fonctionnement ou à l'entretien d'un équipement public ;
2. les constructions à destination d'entrepôt, de bureaux à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement d'un équipement ou d'un service d'intérêt collectif.

2.2 Conditions relatives à des risques ou des nuisances

1. **les installations classées** pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, enregistrement ou déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors que sont mises en œuvre les mesures utiles pour rendre les constructions, installations ou travaux compatibles avec le caractère résidentiel dominant de la zone notamment au regard des nuisances sonores, olfactives et celles liées à un trafic automobile qu'elles sont susceptibles d'engendrer ;
2. dans les secteurs affectés par le **bruit d'une infrastructure de transport terrestre** classés 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, pièce n°4 du dossier de PLU) ;

3. pour les terrains ou parties de terrain 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, pièce n°4.1 du dossier de PLU).

2.3 Conditions relatives à la protection du patrimoine bâti et végétal

1. Les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°3-3 du PLU), doivent être conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble conformément aux dispositions de l'article 11 du présent règlement ;
2. Les coupes et abattages des arbres ou l'aménagement des jardins listés dans l'annexe du règlement (pièce n n°3-3 du PLU) faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° sont soumis à un régime de déclaration préalable (article R.421-17- d du code de l'urbanisme).

ARTICLE 3 - zone UE

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

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

3.1 Conditions de desserte par les voies publiques ou privées

3.1.1 *Règle générale*

Les caractéristiques des voies de desserte* doivent :

- être adaptées à l'importance ou à la destination du projet qu'elles doivent desservir ;
- permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité ;
- permettre la desserte pour tout passage des réseaux nécessaires à l'opération projetée.

3.1.2 *Voirie nouvelle*

Toute voie nouvelle de desserte* doit avoir les caractéristiques visées ci-dessus et avoir une largeur minimale de 8 mètres. Son tracé et son traitement doivent être définis au regard de la morphologie du terrain* d'implantation du projet et de la composition de la trame viaire existante environnante.

Les voies en impasse doivent permettre le demi-tour des véhicules, l'aménagement de l'aire de demi-tour devant être conçu pour consommer la moindre superficie de terrain, tout en permettant une manœuvre simple.

3.2 Conditions d'accès aux voies de desserte

Les accès* de véhicules motorisés doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Leurs caractéristiques doivent, en outre, permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte des constructions : réseaux divers, défense contre l'incendie, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, protection civile, brancardage, ramassage des ordures ménagères, etc…

Les accès doivent présenter le moindre risque pour la sécurité des usagers des voies ouvertes à la circulation générale 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.

Lorsque le terrain* est riverain de plusieurs voies, l'accès* sur celle(s) de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

ARTICLE 4 - zone UE

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

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

4.1 Raccordement au réseau

Le raccordement des eaux pluviales et de ruissellement aux réseaux publics, n'est pas obligatoire. Seul le raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées ou unitaire pour les eaux usées est obligatoire.

L'assainissement respecte les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004).

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.

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 débourbage-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

La 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 *Réduction et traitement de 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.

4.3.2 *Maîtrise du débit de rejet des eaux pluviales*

Lors de toute réalisation d'une construction neuve, l'imperméabilisation des sols et le ruissellement engendrés par le projet doivent être étudiées pour intégrer des dispositifs techniques visant à limiter à 2l/s/ha le rejet des eaux pluviales dans le réseau public.

Le choix des dispositifs de rétention ou de non-imperméabilisation des sols doit être adapté aux contraintes du site.

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 adaptés.

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

4.3.3 *Récupération des eaux pluviales*

Les dispositifs de récupération et de stockage des eaux pluviales sur le terrain sont encouragés. Toutefois, les cuves de stockage doivent être enterrées ou intégrées au volume de la construction.

4.4 Réseaux divers et énergies renouvelables

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.

Le recours aux énergies renouvelables est encouragé. Toutefois, l'installation de tels dispositifs doit respecter les dispositions prévues, à cet effet, par l'article 11.

4.5 Collecte des déchets

Pour les constructions nouvelles d'immeubles collectifs, un local de stockage des déchets ménagers nécessaire à l'organisation de la collecte doit être réalisé à l'intérieur de la construction selon les dispositions de l'arrêté municipal réglementant la collecte des ordures ménagères (cf pièce 4.1 du PLU).

ARTICLE 5 - zone UE

SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

ARTICLE 6 - zone UE

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

6.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées, le long des emprises publiques actuelles ou futures (places, aires de stationnement publiques,...) et des voies de desserte*.

6.2 Règle générale

Les constructions peuvent être implantées en limite de voie* ou en recul de cette limite.

Une implantation en limite de voie* ne fait pas obstacle à la réalisation de décrochés ou de reculs partiels de façade.

En cas de recul par rapport à la limite de voie*, ce dernier doit être au moins égal à un mètre.

ARTICLE 7 - zone UE

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

7.1 Règles d'implantation

Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées en retrait* ou sur les limites séparatives*.

7.2 Le calcul des retraits

- Pour les constructions ou parties de construction comportant des baies*, le retrait* doit être au moins égal à 4 mètres ;
- Pour les constructions ou parties de construction ne comportant pas de baies*, le retrait* doit être au moins égal à 2 mètres.

7.3 Règle applicable dans des cas particuliers

Une implantation différente de celle prévue ci-dessus peut être admise lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation 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 prévues au chapitre 7.2.

ARTICLE 8 - zone UE

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MEME PROPRIETE

Non réglementé.

ARTICLE 9 - zone UE

EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

9.1 Règle d'emprise

Le coefficient d'emprise au sol* des constructions doit être au plus égal à 80 % et limité à :

- 6 % de la superficie totale du terrain, dans le **secteur UEa** ;
- 20 % de la superficie totale du terrain, dans le **secteur UEb**.

9.2 Dispositions particulières

Pour les constructions existantes à la date d'approbation du PLU, ayant une emprise au sol supérieure à celle définie au paragraphe 9.1, peuvent faire l'objet de travaux d'aménagement et/ou de surélévation dès lors que leur emprise au sol* n'est pas augmentée.

ARTICLE 10 - zone UE

HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

10.1 Règle générale

La hauteur plafond* des constructions doit être en harmonie avec les constructions avoisinantes, dans la limite de 25 mètres et de 15 mètres pour les **secteurs UEa et UEb**.

ARTICLE 11 - zone UE

ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

11.1 Règle générale

Les dispositions figurant dans le présent chapitre sont applicables aux constructions existantes comme aux constructions nouvelles.

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 paysages urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives.

S'agissant du choix des couleurs des façades, des menuiseries, des ferronneries, des devantures des façades commerciales ainsi que certains matériaux, il convient de se référer au nuancier porté en annexe du PLU (pièce n° 5).

11.1.1 *Les toitures et les couvertures*

Le choix des matériaux de couverture doit être fondé et argumenté sur une bonne intégration au milieu environnant en prenant en compte l'aspect des couvertures des constructions environnantes.

11.1.2 *Les clôtures le long de la limite de voie*

Un soin particulier doit être apporté à la conception et au choix des matériaux pour édifier les clôtures situées à la limite de voie* afin qu'elles participent pleinement à l'harmonie de la voie le long de laquelle elles sont implantées.

11.1.3 *Dispositions diverses*

Les antennes d'émission ou de réception (radio, téléphone, télévision...y compris les paraboles doivent être intégrées dans la composition de la construction, sauf impossibilité technique. Dans ce cas, elles ne doivent pas être perceptibles depuis l'espace public.

Les locaux annexes* ou les équipements techniques doivent être intégrés à la composition architecturale générale de la ou des construction(s) et de leurs espaces extérieurs. Ces locaux doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec ces dernières.

Tout **dispositif domestique de production d'énergie renouvelable** doit être intégré à la conception générale de la construction et demeurer discret notamment par l'emploi de procédés adaptés et doivent demeurer imperceptibles depuis l'espace public.

11.2 Constructions nouvelles

11.2.1 *Aspect des constructions*

Les constructions nouvelles sont conçues pour permettre leur bonne intégration dans leur environnement :

- dans le choix des matériaux employés, qui par leur texture ou leur teinte, doivent s'harmoniser avec les matériaux traditionnels ;
- dans le choix de la couleur des menuiseries et, de façon générale, de toute partie de la construction recevant une peinture ;
- dans l'organisation et le dimensionnement des percements.

11.2.2 *Volumétrie des constructions*

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions doivent concourir à la confortation de l'espace par rapport à l'espace public, tout en tenant compte des spécificités des constructions avoisinantes et des caractéristiques morphologiques du tissu dans lequel se situe le projet.

11.2.3 *Couronnement des constructions*

Le couronnement des constructions doit être conçu en harmonie avec les caractéristiques de la construction, en recherchant une harmonie de volumétrie avec les constructions contiguës.

11.3 Interventions sur des constructions existantes

11.3.1 *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 les caractéristiques de ladite construction. Cela ne fait pas obstacle à la réalisation de projets d'extension ou de surélévation, dès lors que sont mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction initiale.

Ces constructions additionnelles peuvent être conçues en mimétisme par rapport à la construction existante ou selon une architecture contemporaine.

Lorsqu'une façade ou un ensemble de façades possède une composition architecturale cohérente, son traitement, ainsi que celui des devantures et accessoires de construction doivent respecter cette homogénéité.

11.3.2 *Éléments bâtis à protéger (article L.123-1,7° du code de l'urbanisme*)*

Tous les travaux réalisés sur des éléments bâti ou ensemble cohérents localisés au plan de zonage faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme* doivent être conçus dans le respect des caractéristiques à préserver et à mettre en valeur qui ont prévalues à leur identification et telles qu'elles figurent dans l'annexes du règlement (pièce n°3-3 du PLU).

11.3.3 *La mise en œuvre de travaux*

La conception d'une surélévation doit s'attacher à préserver le style initial de la construction.

Les motifs décoratifs, sculptés ou moulurés doivent être conservés. En cas d'altération profonde, ces motifs sont consolidés ou dans la mesure du possible remplacés à l'identique.

11.3.4 *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, à l'impact de la construction dans son milieu environnant et à sa durabilité.

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. Il doit permettre également de reconstituer des éléments de modénature.

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

Les enduits sont à faible relief, de finition lisse, brossée, grattée ou talochée. Les enduits projetés à finition en relief, dits « tyroliens » sont à proscrire ainsi que les parements plastiques.

La coloration des enduits doit être choisie en référence au nuancier porté en annexe du PLU (pièce n° 5).

ARTICLE 12 - zone UE

OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

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 ci-après.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-après, 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 des véhicules pour les nouvelles constructions

12.1.1 *Pour les constructions nécessaires à un service public*

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation. Cet examen peut aboutir à n'exiger l'aménagement d'aucune place de stationnement.

12.1.2 *Pour les constructions à destination d'habitation*

- une place par logement minimum.

12.2 Modalité de calcul du nombre de places de stationnement

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.

12.3 Modalités de réalisation des places

Des places de stationnement doivent être dimensionnées pour accueillir le véhicule d'une personne à mobilité réduite, avec un minimum d'une place par tranche de 25 places de stationnement réalisées.

12.4 Le stationnement des deux roues non motorisés

Pour les constructions nouvelles, un local doit être aménagé pour stationner les deux roues non motorisés, et réservé à cet usage.

Les locaux ou espaces affectés au stationnement des deux roues non motorisés doivent être d'accès facile.

Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues non motorisés doit être estimé en fonction des besoins de la construction.

ARTICLE 13 - zone UE

OBLIGATIONS IMPOSÉES EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

13.1 Disposition générale

Les espaces libres* aux abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, ...), leur traitement paysager doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- de l'organisation du bâti sur le terrain* afin qu'ils ne soient pas uniquement le négatif de l'emprise des constructions mais qu'ils soient conçus comme un accompagnement ou un prolongement des constructions ;
- de la topographie, la géologie et de la configuration du terrain* afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain*, notamment pour répondre à des problématiques de ruissellement ;

- de l'ensoleillement, lorsqu'il s'agit d'aménagement paysagers végétalisés ;
- de la problématique de la gestion des eaux pluviales, telle qu'elle est prévue à l'article 4, s'agissant de la composition et du traitement des espaces libres.

13.2 Aspect quantitatif

Dans **les secteurs UEa et UEb**, au moins 70% des espaces libres* doivent être aménagés en espaces verts*.

13.3 Aspect qualitatif

Les espaces verts* doivent recevoir un traitement paysager végétalisé de qualité et être, de préférence, d'un seul tenant. Toutefois une partie des espaces verts* doit être aménagée dans la marge de recul* dès lors qu'elle existe.

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 50 m² d'espaces verts* dès lors qu'ils ne sont pas réalisés sur dalle.

Dans le cas où des espaces verts* sont conçus sur dalle, tous les moyens techniques visant à la prospérité des plantations doivent être mis en œuvre.

Les rampes d'accès aux parcs de stationnement souterrain doivent demeurer discrètes et s'intégrer à la composition paysagère du site.

Les espèces locales* et celles peu consommatrices en eau doivent être privilégiées.

13.3.1 *Les arbres et jardins d'intérêt patrimonial*

Les arbres et jardins « d'intérêt patrimonial » localisés au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° doivent être préservés, sauf pour un motif d'intérêt général lié à la sécurité ou à l'état phyto-sanitaire du spécimen. Les constructions réalisées sur les terrains concernés doivent être conçues pour assurer la préservation des spécimens protégés (cf. liste en annexe du règlement pièce n°3-3 du PLU). Leur coupe et abattage ou le réaménagement des jardins doit faire l'objet d'une déclaration préalable.

13.3.2 *Les espaces paysagers à préserver*

Les « espaces paysagers à préserver » délimités au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, doivent être mis en valeur.

Tout aménagement de ces espaces doit être conçu pour 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 partielle de ces espaces est admise dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace vert* de même contenance sur le terrain.

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

La superficie de ces espaces entre dans le décompte des espaces libres* et espaces verts* prévus au paragraphe 13-2.

ARTICLE 14 - zone UE

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non règlementé.

ZONE UF

Cette zone regroupe les emprises destinées à accueillir principalement des activités économiques.

La zone UF est décomposée en plusieurs secteurs en fonction de la nature des activités admises et de leur situation dans la ville :

- *le **secteur UFa** qui regroupe les activités à dominante tertiaire dans des constructions qui s'intègrent au tissu urbain environnant (Oséo, Confluent, ANFR...) ;*
- *le **secteur UFb**, qui concerne des activités à dominante industrielle, telle que Bio-Springer ;*
- *le **secteur UFc**, qui correspond au site de la gare de marchandises ;*
- *le **secteur UFd**, qui concerne le site d'activité des Petites Haies ;*
- *le **secteur UFe,** qui se situe au sud de la gare RER du Vert de Maisons, destiné à accueillir principalement des activités tertiaires.*

ARTICLE 1 - zone UF

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Il est utile de rappeler que toute occupation ou utilisation du sol qui n'est pas interdite au titre du présent article ou qui n'est pas soumise à des conditions particulières (article 2) est admise.

Sont interdites les constructions et utilisations du sol suivantes :

1. les dépôts non couverts de matériaux, tels que ferrailles, machines, combustibles solides, déchets, véhicules ;
2. les constructions à destination agricole ;
3. les constructions à destination d'habitation à l'exception de celles visées à l'article 2 ;
4. les exhaussements et affouillements des sols non liés à une occupation ou utilisation des sols admise au titre du présent règlement ;
5. En outre, dans les **secteurs UFa et UFe**, sont interdites les constructions à destination industrielle ;
6. En outre, **dans le secteur UFc** sont interdites toute construction et installation autres que celles nécessaires au fonctionnement du service public lié à l'activité ferroviaire.

ARTICLE 2 - zone UF

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

2.1 Conditions relatives aux destinations des constructions

1. les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitat, à condition qu'elles soient nécessaire au bon fonctionnement de l'activité économique implantée sur le même terrain ;
2. les constructions à destination d'entrepôt, à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement d'une construction ayant une autre destination implantée sur le même terrain ;

3. les constructions, ouvrages ou travaux à destination de commerce, d'industrie et d'artisanat 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 ;

2.2 Conditions relatives à des risques ou des nuisances

1. **les installations classées** pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, enregistrement ou déclaration, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, dès lors que sont mises en œuvre les mesures utiles pour rendre les constructions, installations ou travaux compatibles avec leur environnement bâti notamment au regard des nuisances sonores, olfactives et celles liées à un trafic automobile qu'elles sont susceptibles d'engendrer ;
2. dans les secteurs affectés par le **bruit d'une infrastructure de transport terrestre** classés 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, pièce n°4 du dossier de PLU) ;
3. pour les terrains ou parties de terrain 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, pièce n°4-1 du dossier de PLU).

2.3 Conditions relatives à la protection du patrimoine bâti et végétal

1. Les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés sur des constructions ou des ensembles faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, tels qu'ils sont identifiés au plan de zonage et listés dans l'annexe du règlement (pièce n°3-3 du PLU), doivent être conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt de la construction ou la cohérence de l'ensemble conformément aux dispositions de l'article 11 du présent règlement ;
2. Les coupes et abattages des arbres ou l'aménagement des jardins listés dans l'annexe du règlement (pièce n°3-3- du PLU) faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° sont soumis à un régime de déclaration préalable (article R.421-17- d du code de l'urbanisme).

2.4 Conditions relatives à l'application d'une servitude de constructibilité limitée

Dans le périmètre d'une servitude de constructibilité limitée au titre de l'article L.123-2 a) du code de l'urbanisme, délimité au plan de zonage, seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes et les constructions neuves dès lors que leur surface hors œuvre nette (SHON) est inférieure à 100 m². **Le secteur UFc**, fait l'objet d'une telle servitude d'urbanisme.

ARTICLE 3 - zone UF

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

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

3.1 Conditions de desserte par les voies publiques ou privées

3.1.1 *Règle générale*

Les caractéristiques des voies de desserte* doivent :

- être adaptées à l'importance ou à la destination du projet qu'elles doivent desservir ;
- permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité ;
- permettre la desserte pour tout passage des réseaux nécessaires à l'opération projetée.

3.1.2 *Voirie nouvelle*

Toute voie nouvelle de desserte* doit avoir les caractéristiques visées ci-dessus. Son tracé et son traitement doivent être définis au regard de la morphologie du terrain* d'implantation du projet et de la composition de la trame viaire existante environnante.

Les voies en impasse doivent permettre le demi-tour des véhicules, l'aménagement de l'aire de demi-tour devant être conçu pour consommer la moindre superficie de terrain, tout en permettant une manœuvre simple.

3.2 Conditions d'accès aux voies de desserte

Les accès* de véhicules motorisés doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Dès lors que la destination de la construction suppose une circulation de poids lourds, les accès doivent être aménagés de façon à éviter des manœuvres sur la voie de desserte* du terrain.

Leurs caractéristiques doivent, en outre, permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte des constructions : réseaux divers, défense contre l'incendie, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, protection civile, brancardage, ramassage des déchets, etc…au regard de la destination des constructions.

Les accès doivent présenter le moindre risque pour la sécurité des usagers des voies ouvertes à la circulation générale 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.

Lorsque le terrain* est riverain de plusieurs voies, l'accès* sur celle(s) de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

ARTICLE 4 - zone UF

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

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

4.1 Raccordement au réseau

Le raccordement des eaux pluviales et de ruissellement aux réseaux publics, n'est pas obligatoire. Seul le raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées ou unitaire pour les eaux usées est obligatoire.

L'assainissement respecte les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004).

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.

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 débourbage-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

La 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 *Réduction et traitement de 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.

4.3.2 *Maîtrise du débit de rejet des eaux pluviales*

Lors de toute réalisation d'une construction neuve, l'imperméabilisation des sols et le ruissellement engendrés par le projet doivent être étudiées pour intégrer des dispositifs techniques visant à limiter à 2l/s/ha le rejet des eaux pluviales dans le réseau public.

Le choix des dispositifs de rétention ou de non-imperméabilisation des sols doit être adapté aux contraintes du site.

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 adaptés.

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

4.3.3 *Récupération des eaux pluviales*

Les dispositifs de récupération et de stockage des eaux pluviales sur le terrain sont encouragés. Toutefois, les cuves de stockage doivent être enterrées ou intégrées au volume de la construction.

4.4 Réseaux divers et énergies renouvelables

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.

Le recours aux énergies renouvelables est encouragé. Toutefois, l'installation de tels dispositifs doit respecter les dispositions prévues, à cet effet, par l'article 11.

4.5 Collecte des déchets

Pour les constructions nouvelles d'immeubles collectifs, un local de stockage des déchets ménagers nécessaire à l'organisation de la collecte doit être réalisé à l'intérieur de la construction selon les dispositions de l'arrêté municipal réglementant la collecte des ordures ménagères (cf pièce 4.1 du PLU).

ARTICLE 5 - zone UF

SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

ARTICLE 6 - zone UF

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

6.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées, le long des emprises publiques actuelles ou futures (places, aires de stationnement publiques,…) et des voies de desserte*.

6.2 Règle générale

Les constructions peuvent être implantées

- dans le **secteur UFa** : en limite de voie* ;
- dans les secteurs **UFb, UFc et UFd** en limite de voie* ou en recul de cette limite ;
- dans le **secteur UFe** : en recul par rapport à la limite de voie*.

Une implantation en limite de voie* ne fait pas obstacle à la réalisation de décrochés ou de reculs partiels de façade.

Dans le cas d'une implantation en recul par rapport à la limite de voie*, ce dernier doit être au moins égal à un mètre et à 6 mètres dans le **secteur UFe**.

6,3 Règle applicable dans des cas particuliers

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un recul de 1 m au minimum.

ARTICLE 7 - zone UF

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

7.1 Règles d'implantation

Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées en retrait* ou sur les limites séparatives*.

Dans le secteur UFb, les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives.

7.2 Le calcul des retraits

- Pour les constructions ou parties de construction comportant des baies*, le retrait* doit être au moins égal à la hauteur de la façade (L= H), avec un minimum de 4 mètres et de 6 mètres lorsque la limite séparative du terrain constitue également une limite avec une zone UM1 ou UM2 ;
- Pour les constructions ou parties de construction ne comportant pas de baies*, le retrait* doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la façade (L=H/2), avec un minimum de 4 mètres et de 6 mètres, lorsque la limite séparative du terrain constitue également une limite avec une zone UM1 ou UM2.

7.3 Règle applicable dans des cas particuliers

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 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 prévues au chapitre 7.2;
2. lorsqu'il existe une servitude de cour commune*, au sens de l'article L.471-1 du code de l'urbanisme, les distances d'implantation sont alors fixées par l'article 8.
3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

ARTICLE 8 - zone UF

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MEME PROPRIETE

Non réglementé.

ARTICLE 9 - zone UF

EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

9.1 Règle d'emprise

Le coefficient d'emprise au sol* des constructions doit être au plus égal à :

- 80 % dans les **secteurs UFa, UFd et UFe** ;
- 50 % dans le **secteur UFb** ;
- 5 % dans le **secteur UFc**.

9.2 Dispositions particulières

Pour les constructions existantes à la date d'approbation du PLU, ayant une emprise au sol supérieure à celle définie au paragraphe 9.1, peuvent faire l'objet de travaux d'aménagement et/ou de surélévation dès lors que leur emprise au sol* n'est pas augmentée.

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 10 - zone UF

HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

10.1 Règle générale

La hauteur plafond* des constructions doit être au plus égale à :

- 15 mètres dans les **secteurs UFb et UFc** ;
- 21 mètres dans le **secteur UFa**.

Dans le **secteur UFe**, la hauteur plafond des constructions ne peut être supérieure à la cote NGF moyenne de l'avenue de la Liberté au droit du terrain augmentée de 34 mètres

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

ARTICLE 11 - zone UF

ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS – PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

11.1 Règle générale

Les dispositions figurant dans le présent chapitre sont applicables aux constructions existantes comme aux constructions nouvelles.

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 paysages urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives.

S'agissant du choix des couleurs des façades, des menuiseries, des ferronneries, des devantures des façades commerciales ainsi que certains matériaux, il convient de se référer au nuancier porté en annexe du PLU (pièce n° 5).

11.1.1 *Les toitures et les couvertures*

Le choix des matériaux de couverture doit être fondé et argumenté sur une bonne intégration au milieu environnant.

Sont toutefois interdits les bardeaux asphaltés, le fibrociment, la tôle ondulée, la tuile béton, la tuile grand moule, et le shingle.

11.1.2 *Les clôtures le long de la limite de voie*

Un soin particulier doit être apporté à la conception et au choix des matériaux pour édifier les clôtures situées à la limite de voie* afin qu'elles participent pleinement à l'harmonie de la voie le long de laquelle elles sont implantées.

11.1.3 *Dispositions diverses*

Les antennes d'émission ou de réception (radio, téléphone, télévision...y compris les paraboles doivent être intégrées dans la composition de la construction, sauf impossibilité technique. Dans ce cas, elles ne doivent pas être perceptibles depuis l'espace public.

Les locaux annexes* ou les équipements techniques doivent être intégrés à la composition architecturale générale de la ou des construction(s) et de leurs espaces extérieurs. Ces locaux doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec ces dernières.

Tout **dispositif domestique de production d'énergie renouvelable** doit être intégré à la conception générale de la construction et demeurer discret notamment par l'emploi de procédés adaptés et doivent demeurer imperceptibles depuis l'espace public.

11.2 Constructions nouvelles

11.2.1 *Aspect des constructions*

Les constructions nouvelles sont conçues pour permettre leur bonne intégration dans leur environnement :

- dans le choix des matériaux employés, qui par leur texture ou leur teinte, doivent s'harmoniser avec les matériaux traditionnels ;
- dans le choix de la couleur des menuiseries et, de façon générale, de toute partie de la construction recevant une peinture ;
- dans l'organisation et le dimensionnement des percements.

11.2.2 *Volumétrie des constructions*

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions doivent concourir à la confortation de l'espace par rapport à l'espace public, tout en tenant compte des spécificités des constructions avoisinantes et des caractéristiques morphologiques du tissu dans lequel se situe le projet.

11.2.3 *Couronnement des constructions*

Le couronnement des constructions doit être conçu en harmonie avec les caractéristiques de la construction.

11.3 Interventions sur des constructions existantes

11.3.1 *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 les caractéristiques de ladite construction. Cela ne fait pas obstacle à la réalisation de projets d'extension ou de surélévation, dès lors que sont mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction initiale.

Ces constructions additionnelles peuvent être conçues en mimétisme par rapport à la construction existante ou selon une architecture contemporaine.

Lorsqu'une façade ou un ensemble de façades possède une composition architecturale cohérente, son traitement, ainsi que celui des devantures et accessoires de construction doivent respecter cette homogénéité.

11.3.2 *Éléments bâtis à protéger (article L.123-1,7° du code de l'urbanisme*)*

Tous les travaux réalisés sur des éléments bâti ou ensemble cohérents localisés au plan de zonage faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7* du code de l'urbanisme* doivent être conçus dans le respect des caractéristiques à préserver et à mettre en valeur qui ont prévalues à leur identification et telles qu'elles figurent dans l'annexes du règlement (pièce n°3-3 du PLU).

11.3.3 *La mise en œuvre de travaux*

La conception d'une surélévation doit s'attacher à préserver le style initial de la construction, notamment, par :

- les matériaux (brique, meulière, couleur d'enduit…) ;
- reprise des modénatures (encadrement de baies, éléments de décor…).

Les motifs décoratifs, sculptés ou moulurés doivent être conservés. En cas d'altération profonde, ces motifs sont consolidés ou dans la mesure du possible remplacés à l'identique.

11.3.4 *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, à l'impact de la construction dans son milieu environnant et à sa durabilité.

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. Il doit permettre également de reconstituer des éléments de modénature.

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

La coloration des enduits doit être choisie en référence au nuancier porté en annexe du PLU (pièce n° 5 du PLU).

ARTICLE 12 - zone UF

OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

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 ci-après.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-après, 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 des véhicules pour les nouvelles constructions

12.1.1 *Pour les constructions à destination de bureaux :*

- Les surfaces destinées au stationnement des véhicules motorisés doivent au moins correspondre à 40% de la SHON réalisée.

12.1.2 *Pour les constructions à destination d'entrepôt, d'artisanat et d'industrie :*

- Les surfaces destinées au stationnement des véhicules motorisés doivent au moins correspondre à 40% de la SHON réalisée.

En outre, pour les constructions à destination de commerce ou d'artisanat liée à l'automobile, sont requises 10 places de stationnement sur le terrain d'assiette de la construction en dehors des surfaces nécessaires à l'activité (atelier, exposition de voiture…).

12.1.3 *Pour les constructions nécessaires à un service public*

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation. Cet examen peut aboutir à n'exiger l'aménagement d'aucune place de stationnement.

12.1.4 *Pour les constructions ayant une autre destination que celles visées ci-dessus :*

Le nombre de places de stationnement à aménager pour les véhicules et les deux roues motorisées est déterminé en tenant compte de la destination des constructions, de leur situation géographique et des besoins estimés.

12.2 Normes de stationnement des véhicules pour les constructions existantes

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

12.2.1 *Pour les changements de destination*

Le calcul des places de stationnement s'effectue en application de la règle 12-1 ci-dessus.

12.2.2 *Pour les travaux de réhabilitation*

Aucune place de stationnement n'est requise, même dans le cas d'augmentation de la SHON. 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.

Lorsque le résultat du calcul du nombre de places de stationnement aboutit à un nombre comportant une décimale, une place est requise dès lors que la décimale est supérieure à 5.

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.

12.4 Modalités de réalisation des places

Des places de stationnement doivent être dimensionnées pour accueillir le véhicule d'une personne à mobilité réduite, avec un minimum d'une place par tranche de 25 places de stationnement réalisées.

Les places de stationnement exigées peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou sur un terrain dans son environnement immédiat, dans un rayon de 100 mètres.

12.5 Le stationnement des deux roues non motorisés

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

Les locaux ou espaces affectés au stationnement des deux roues non motorisés doivent être d'accès facile.

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

- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie correspondant à 1,5 m² par logement.

12.5.2 *Pour les constructions à destination de bureaux*

- Pour les deux-roues non motorisés : création d'un ou plusieurs locaux d'une superficie au moins égale à 0,2% de la zone créée.

12.5.3 *Pour les autres destinations*

Pour les autres destinations, un local doit être aménagé dont la capacité doit être déterminé en fonction des besoins estimés.

ARTICLE 13 - zone UF

OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

*Se reporter aux définitions communes au règlement (chapitre 1 du présent règlement). Les termes identifiés par un « * » font l'objet d'une définition.*

13.1 Disposition générale

Les espaces libres* aux abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, ...), leur traitement paysager doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- de l'organisation du bâti sur le terrain* afin qu'ils ne soient pas uniquement le négatif de l'emprise des constructions mais qu'ils soient conçus comme un accompagnement ou un prolongement des constructions ;
- de la topographie, la géologie et de la configuration du terrain* afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain*, notamment pour répondre à des problématiques de ruissellement ;
- de l'ensoleillement, lorsqu'il s'agit d'aménagement paysagers végétalisés ;
- de la problématique de la gestion des eaux pluviales, telle qu'elle est prévue à l'article 4, s'agissant de la composition et du traitement des espaces libres.

13.2 Aspect quantitatif

Au moins 50% des espaces libres* doivent être aménagés en espaces verts*.

Toutefois, dans le cas où le pourcentage en pleine terre* ne serait pas respecté, le nombre de m² manquant peut être compensé par la création d'espaces verts* sur dalle dans la proportion suivante : 1m² de pleine terre = 2 m² d'espaces verts*.

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

13.3 Aspect qualitatif

Les espaces verts* doivent recevoir un traitement paysager végétalisé de qualité et être, de préférence, d'un seul tenant. Toutefois une partie des espaces verts* doit être aménagée dans la marge de recul* dès lors qu'elle existe.

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 50 m² d'espaces verts* dès lors qu'ils ne sont pas réalisés sur dalle.

Dans le cas où des espaces verts* sont conçus sur dalle, tous les moyens techniques visant à la prospérité des plantations doivent être mis en œuvre.

Les rampes d'accès aux parcs de stationnement souterrain doivent demeurer discrètes et s'intégrer à la composition paysagère du site.

Les espèces locales* et celles peu consommatrices en eau doivent être privilégiées.

13.3.1 *Les arbres et jardins d'intérêt patrimonial*

Les arbres et jardins « d'intérêt patrimonial » localisés au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° doivent être préservés, sauf pour un motif d'intérêt général lié à la sécurité ou à l'état phyto-sanitaire du spécimen. Les constructions réalisées sur les terrains concernés doivent être conçues pour assurer la préservation des spécimens protégés (cf. liste en annexe du règlement pièce n°3-3 du PLU). Leur coupe et abattage ou le réaménagement des jardins doit faire l'objet d'une déclaration préalable.

13.3.2 *Les espaces paysagers à préserver*

Les « espaces paysagers à préserver » délimités au plan de zonage, au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme, doivent être mis en valeur.

Tout aménagement de ces espaces doit être conçu pour 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 partielle de ces espaces est admise dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace vert* de même contenance sur le terrain.

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

La superficie de ces espaces entre dans le décompte des espaces libres* et espaces verts* prévus au paragraphe 13-2.

ARTICLE 14 - zone UF

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non règlementé.

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

www.societedugrandparis.fr