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.1.14**

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de **Créteil**

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 Créteil 20

4 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune 23

4.1 Les documents supra-communaux 25
4.1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) 25
4.1.2 Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) 25
4.2 Le PLU en vigueur 25
4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées 25
4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage 26
4.2.3 Les contraintes réglementaires 26
4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables 27
4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement 27
4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné 29
4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité 29
4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet 29
4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet 30

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune 43

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

1 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de CRETEIL, 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 CRETEIL 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 CRETEIL est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 mars 2007.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant conjointement sur des modifications et une révision simplifiée approuvées par délibération du Conseil Municipal en date du 26 mars 2012.

Ainsi, le document d'urbanisme de CRETEIL 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 CRETEIL 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 Créteil n'a fait l'objet d'aucune évolution. A noter qu'une procédure de révision du PLU de Créteil a été engagée, sans incidences sur le contenu réglementaire de la présente procédure de mise en compatibilité, elle doit être approuvée avant la fin d'année 2013. D'autre part, une procédure de mise en compatibilité avec le projet de transport en commun en site propre « Est TVM » doit également intervenir avant la fin de l'année. Ces éléments ne remettant en cause la présente procédure de mise en compatibilité, ses dispositions 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 CRETEIL. **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 CRETEIL. 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 CRETEIL 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 CRETEIL.

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

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

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

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

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

2.4.1 Article L. 123-16

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.2 Article R. 123-23

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

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

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

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

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

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

2.4.3 Autres dispositions

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

2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

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

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

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

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

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

3 Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

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

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

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

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

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

3.1.2 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département du Val-de-Marne

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

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

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

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

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

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

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

3.2.1 Le programme d'ensemble

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

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

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

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

Le programme comprend les liaisons suivantes :

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

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

La ligne rouge est constituée des principales liaisons fonctionnelles suivantes :

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

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

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

Une ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel :

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

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

Une ligne verte Orly – Versailles – Nanterre :

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

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

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

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

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

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

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

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

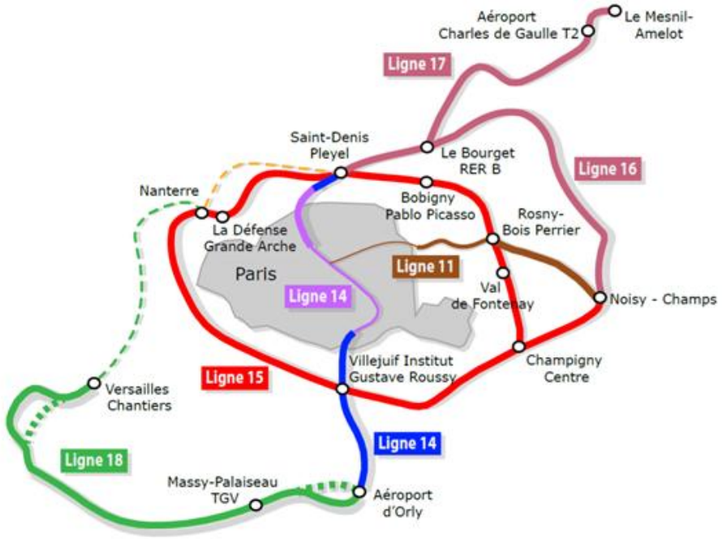
La taille du nouveau réseau impose par ailleurs de disposer de plusieurs installations de maintenance, dédiées à une ligne ou une portion de ligne. Les installations nécessaires sont de trois types :

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

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

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

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



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3.2 Les gares

Les gares se composent de deux parties :

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

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

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

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

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

C'est pourquoi les dispositions 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 Créteil

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse, d'Ouest en Est, le Nord du territoire communal de CRETEIL, sur une longueur de l'ordre de 2,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris qui traverse les quartiers suivants : Montaigut, Levrière-Haye aux Moines, Champeval, Echat, Bleuets-Bordières-Pinsons, Buttes-Halage.

- La gare « Créteil-l'Echat » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) située au sein du quartier de l'Echat.

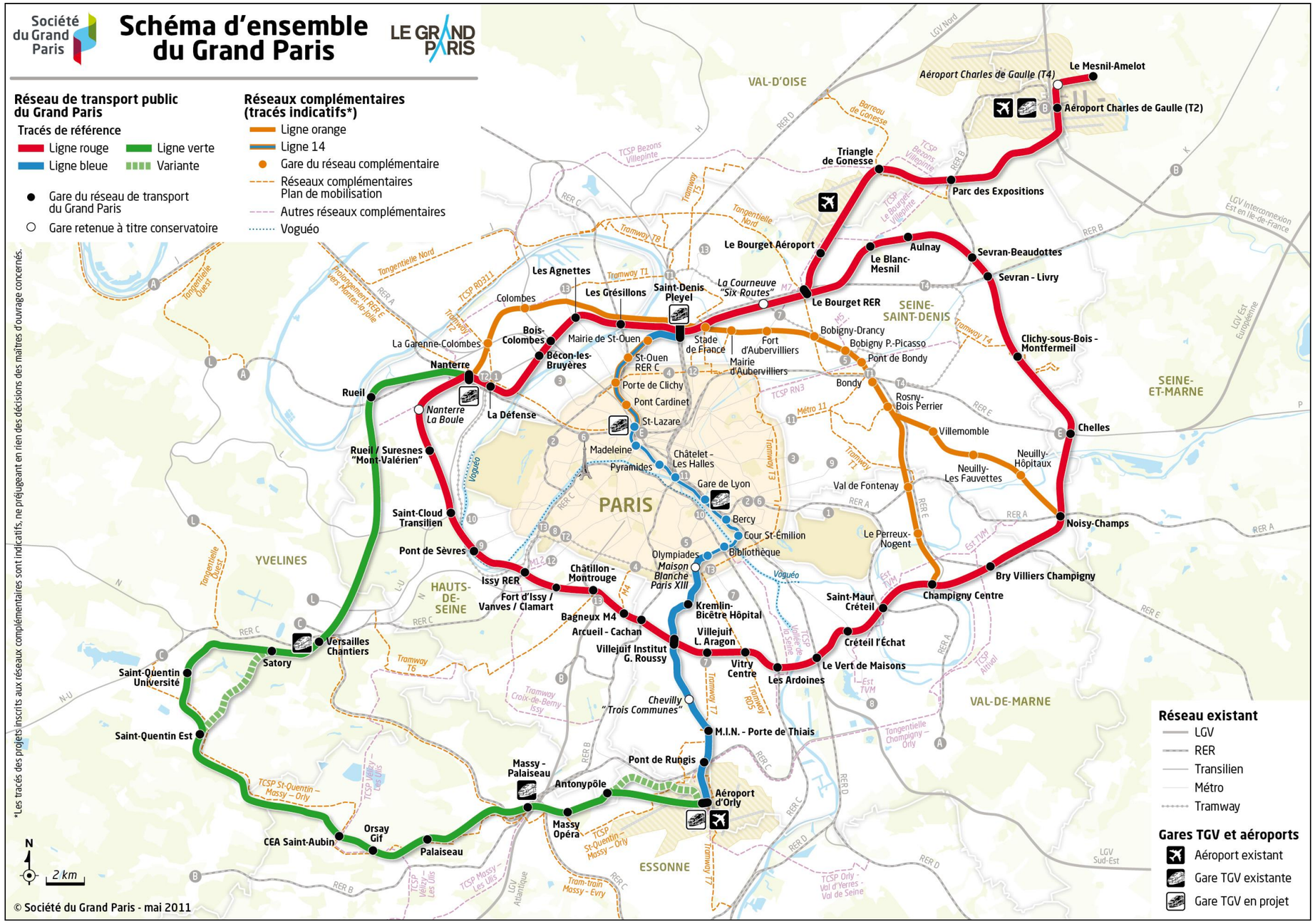
  La gare « Créteil-L'Échat » permet la correspondance avec la ligne 8 du métro parisien. Dans ce secteur, la ligne améliore l'accessibilité du Centre Hospitalier Henri-Mondor et permet sa mise en relation directe avec le pôle de développement consacré à la santé et aux biotechnologies. La gare est également située à proximité de l'Université Paris Est Créteil.

- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes. Le premier est situé rue Pasteur Vallery Radot, à proximité de l'Evêché de Créteil, le deuxième se situe à la fourche de la rue de l'Echat et de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, le troisième, avenue Laferrière et la quatrième se situe au croisement de la rue du Cap et du quai de Halage.

---

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

4.2 Le PLU en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CRETEIL sur une longueur totale d'environ 2,9 kilomètres.

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

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Créteil-l'Echat ».
- Enfin, par l'implantation de quatre ouvrages techniques annexes sur ou aux abords directs du tracé du réseau de transport public du Grand Paris.

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

4.2.1.1 La zone UA

Cette première zone est traversée à plusieurs reprises, par une section de l'infrastructure souterraine courante, sur une longueur totale de 250 mètres environ.

- Premièrement, en limite Ouest de la commune, longeant le périphérique A 86, au niveau de l'intersection de l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue Bernard.
- Deuxièmement, en limite des rues Albert Einstein et Gustave Eiffel. Ce secteur accueillera la future gare « Créteil-l'Echat ».
- Troisièmement, en limite Nord-Ouest, encerclée par les voies de circulation suivantes : l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue du Général de Gaulle et le périphérique A86. Notons que sur cette section un ouvrage technique annexe viendra s'implanter.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « ***zone principalement de bureaux, d'équipements, d'entrepôts, de surfaces commerciales, implantés en ordre discontinu*** ».

4.2.1.2 Les secteurs UCb et UCc de la zone UC

Deux secteurs de la zone UC sont concernés par le projet : UCb et UCc, sur une longueur totale de 1 200 mètres environ. Cette seconde zone est traversée au Nord et au Nord-Ouest de la commune.

- Le secteur UCb est impacté au niveau des quartiers Nord de la commune (Bleuets-Bordières-Pinsons et Buttes-Halage). Notons que sur ces sections viendront s'implanter deux ouvrages techniques annexes.
- Le secteur UCc est, quant à lui, concerné en limite Ouest du CHU Henri Mondor par le tracé dont une partie de l'infrastructure souterraine courante impacte de part et d'autre deux zones : UA et UG.

Selon le Règlement d'Urbanisme, les deux secteurs UCb et UCc de la zone UC se définissent ainsi :

UCb : *Il s'agit d'une « **zone d'habitat mixte répartie dans la ville ancienne en plusieurs secteurs**, de moyenne densité, intégrant de petites parcelles pour les constructions individuelles réalisées en ordre discontinu dans laquelle sont admis, sous certaines conditions, des immeubles d'habitation collective, et qui intègre quelques grands équipements publics ».*

UCc : *Il s'agit d'une « **zone couvrant essentiellement le secteur du centre hospitalier de Mondor**, occupée par des constructions relativement hautes. Une règlementation spécifique s'avère donc nécessaire pour permettre l'évolution de cet îlot ».*

4.2.1.3 La zone UE

Cette troisième zone est concernée sur un linéaire de 450 mètres environ en souterrain, au Nord de la commune, dans les quartiers de Buttes-Halage, Champeval et Echat.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « ***zone traditionnellement vouée à l'habitat individuel : de parcellaire moyen, de faible densité, sans activités autres que les commerces de détail*** ».

4.2.1.4 La zone UG

Cette quatrième zone urbaine est fortement impactée par le projet, elle est située au Centre-Ouest de la commune, sur une longueur de 730 mètres environ.

Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.

Il s'agit d'une « ***zone d'habitat collectif haut et bas associée à des équipements et des immeubles de bureaux, où les constructions sont implantées en ordre continu ou discontinu, selon une organisation propre à chaque quartier*** ».

4.2.1.5 Le secteur UIa de la zone UI

Le tracé concerne uniquement le secteur UIa, de la zone UI, sur la partie Ouest de la commune. Il est simplement impacté en limite, sur 100 mètres environ, par la section en souterrain du quartier Montaigut.

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé, pour la zone Ul, qu'il s'agit d'une « ***zone recevant des établissements industriels, scientifiques et techniques, des activités artisanales et des bureaux*** ».

En ce qui concerne le secteur Ula, il est précisé dans le règlement qu'il s'agit d'une « ***zone recevant des établissements industriels, scientifiques et techniques, des activités artisanales et des bureaux*** ».

4.2.1.6 La zone UN

Le projet traverse la zone UN en limite de la zone naturelle le long de l'avenue Laferrière sur une centaine de mètres.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit : ***« d'une zone d'équipements sportifs ».***

4.2.1.7 La zone N

La dernière zone impactée par le tracé en souterrain est la **zone naturelle** sur une longueur de 250 mètres environ.

Dans le Règlement d'Urbanisme est précisé qu'il s'agit d'une « ***zone protégée de toute urbanisation, du fait de la qualité ou de la nature des sites et du paysage*** ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé, ni Espace Boisé Classé en surface sur le tracé.

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 sept servitudes d'utilité publique :

- Zone de carrière.
- Servitude de halage.
- Alignements LAFERRIERE et CHERET.
- Canalisation de transport de gaz.
- Emprise ferroviaire en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer.
- Servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport d'Orly.
- Servitude aéronautique de dégagement de l'hélistation du CHU.

Toutefois, seules les servitudes imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol sont à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain : **zone de carrière et canalisation de transport de gaz**.

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

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

4.2.3.2 Les autres contraintes réglementaires

Le tracé est, en outre concerné, pour tout ou partie par plusieurs **Plans de Prévention des Risques** (PPR) :

- Le PPR inondations de la Marne et de la Seine approuvé le 12 novembre 2007.
- Le PPR inondations et coulées de boue par ruissellement en secteur urbain prescrit le 9 juillet 2001.
- Le PPR mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols prescrit le 9 juillet 2001.
- Le PPR mouvements de terrain par affaissements et effondrements de terrain du prescrit le 1er août 2001.

Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions de ces différents documents 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 CRETEIL figure celui « *d'assurer un cadre et des conditions de vie satisfaisants à tous les habitants en renforçant et en développant l'offre et la qualité des services publics de proximité et en préservant ou en améliorant les qualités paysagères des quartiers et en favorisant le respect de l'environnement* ».

L'orientation n°8 du PADD *« Faciliter les déplacements des habitants, à tous les âges de la vie tout en contribuant à la qualité de l'air et à la réduction de l'usage excessif de la voiture, selon les orientations du Plan de Déplacements Urbains »,* prend implicitement en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte précise notamment : *« seront favorisés les transports en commun dans le cadre du PDU,* [...], *d'étudier un système de transport intracommunautaire facilitant l'accès aux équipements publics, aux zones commerciales et aux pôles d'emplois,…».* [...]

La ville entend donc valoriser l'implantation de transports publics collectifs, dont fait partie le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

De plus, la justification de cette orientation figure explicitement dans le Rapport de Présentation au sujet du *« Grand Huit »* (chapitre V-2 : *« Diagnostic et perspectives d'évolution »*):

« Dans le cadre des études sur le devenir de la métropole parisienne, l'Etat, la Région et le Conseil Général du Val-de-Marne ont respectivement proposés des tracés pour un métro souterrain autour de Paris qui permettrait de desservir correctement les grands pôles de développement et d'excellence de la métropole et de mailler les grandes infrastructures existantes de transports en commun ». [...]

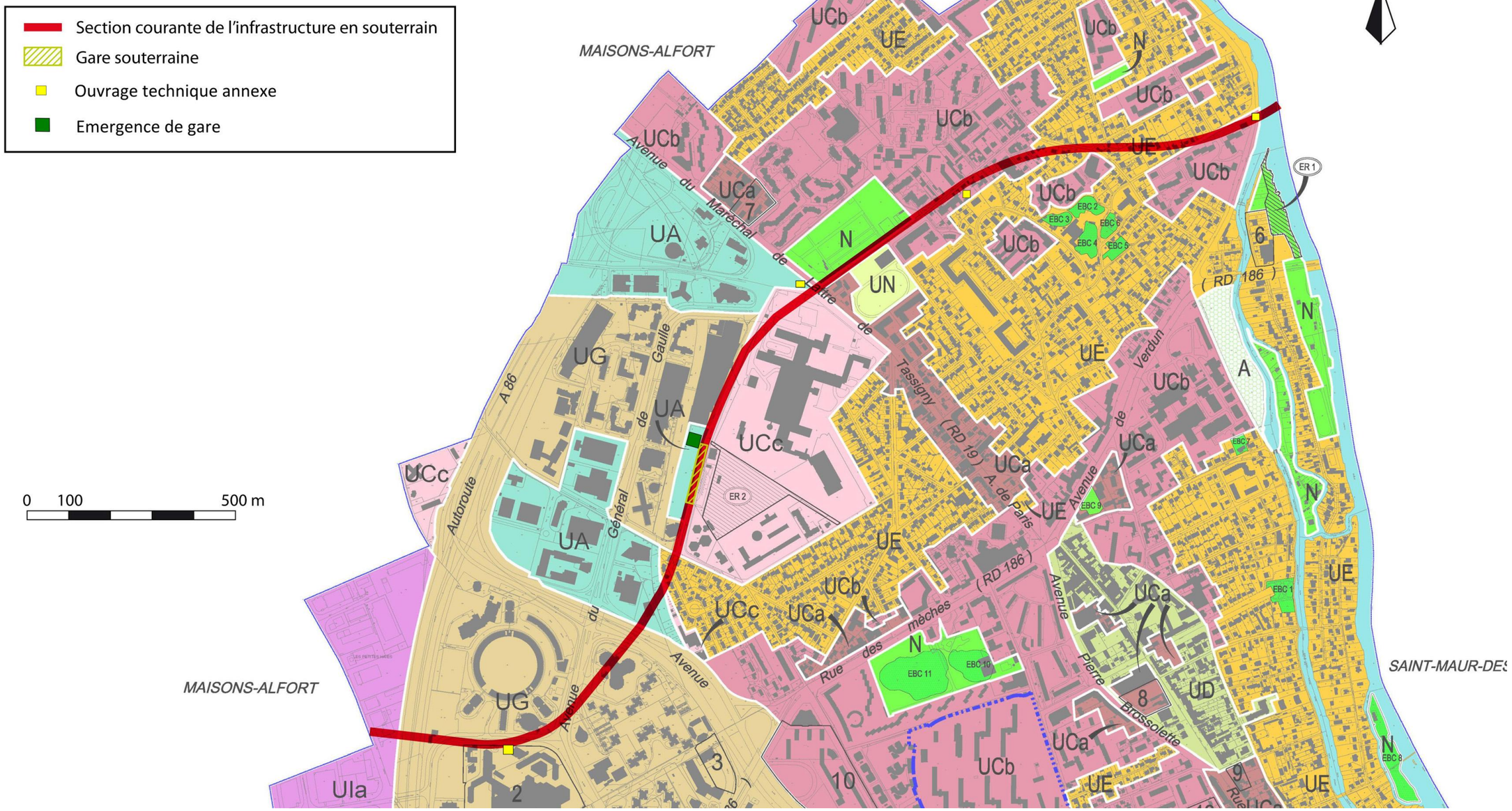
En tout état de cause, sans être mentionné explicitement dans le PADD, le projet de réseau de transport public du Grand Paris est bien pris en considération. Le projet ne remet donc pas en cause le PADD, qui ne nécessite pas de mise en compatibilité.

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU de la ville de CRETEIL ne comporte pas d'orientations particulières d'aménagement, pièces non obligatoires.

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

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



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

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

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

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

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

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité

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

Le code ne donne aucune définition de la notion de « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ». Le PLU de CRETEIL donne toutefois une définition des services publics ou d'intérêt collectif qui prend en compte le projet du réseau de transport public du Grand Paris.

4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

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

Aussi, dans le chapitre « *V. Transports et déplacements* », les trois paragraphes relatifs au projet de « *Grand Huit* », situés dans la partie « *Diagnostic et perspectives d'évolution* » seront remplacés par le texte suivant qui correspond aujourd'hui à la réalité de la desserte envisagée :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Créteil-L'Echat » 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 CRETEIL

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse, d'Ouest en Est, le Nord du territoire communal de CRETEIL, sur une longueur de l'ordre de 2,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris qui traverse les quartiers suivants : Montaigut-Université, Créteil-l'Echat, Créteil-Cimetière, Créteil-Plaisance-les-Tilleuls, Créteil-le Halage.*
- *La gare « Créteil L'Échat » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) située au sein du quartier de l'Echat.*
- *La gare « Créteil L'Échat » permet la correspondance avec la ligne 8 du métro parisien. Dans ce secteur, la ligne améliore l'accessibilité du Centre Hospitalier Henri-Mondor et permet sa mise en relation directe avec le pôle de développement consacré à la santé et aux biotechnologies. La gare est également située à proximité de l'Université Paris Est Créteil.*
- *L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes. Le premier est situé rue Pasteur Vallery Radot, à proximité de l'Evêché de Créteil, le deuxième se situe à la fourche de la rue de l'Echat et de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, le troisième, avenue Laferrière et la quatrième se situe au croisement de la rue du Cap et du quai de Halage.*

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 six zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

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

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

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

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

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

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

	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	Les dispositions générales du règlement donnent une définition des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : *« Elles recouvrent notamment les destinations correspondant aux catégories suivantes :* *- les locaux affectés aux services publics municipaux, intercommunaux, départementaux, régionaux ou nationaux ;* *- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services de secours, de lutte contre l'incendie et de police (sécurité, circulation...) ;* *[...]* *- les bâtiments ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains ;* *[...] »* Cette définition intègre notamment « *les bâtiments ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement des réseaux ou de services urbains* » dont font naturellement parties les éléments de projet (réseau de transport et gares). **Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être sans restriction considéré 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 RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UA	**Art. 1**	L'article UA 1 précise en son dernier alinéa que *« sont interdits :* *[...]* *- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts. »* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	L'article UA 2 indique que *« sont autorisés sous conditions »* : *« - L'implantation et l'extension des installations classées soumises à déclaration dans la mesure où elles sont jugées compatibles avec le caractère de la zone, c'est-à-dire si elles ne sont pas de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou à l'intérêt des lieux avoisinants ».* Les ICPE nécessaires au projet respecteront les conditions émises par le règlement. **Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer son libellé.** Il est également précisé que : *« - Sont également admises les constructions et les utilisations du sol non interdites à l'article UA1, sous réserve qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone ».* Le caractère de la zone UA permet l'accueil et l'implantation d'équipements. **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 UA 5 n'étant pas réglementé, il est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 6	L'article UA 6 dispose à deux reprises, aussi bien pour les voies publiques que pour les autres emprises publiques que : *« - Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles ».* Malgré les assouplissements qu'elles apportent, ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, surtout, avec l'émergence de la gare de *« Créteil L'Echat »* implantée dans la zone. Il convient donc de les 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 un complément de son libellé.**	**Le paragraphe autorisant des dispositions différentes aussi bien pour les voies publiques que pour les autres emprises publiques sera complété de la manière suivante :** *« - Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette modulation peut être portée à 100%. ».*
	Art. 7	Comme l'article UA 6, l'article UA 7 indique pour finir que : *« - Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles ».* Ici aussi, malgré les assouplissements qu'elles apportent, ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, surtout, avec l'émergence de la gare de *« Créteil L'Echat »* implantée dans la zone. Il convient donc de les 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 un complément de son libellé.**	**Le dernier paragraphe de l'article UA 7 sera donc complété de la manière suivante :** *« - Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette modulation peut être portée à 100%. ».*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UA	**Art. 9**	L'article UA 9 indique : *« - L'emprise au sol en infrastructure est limitée à 80 %.* *Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* Ces dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 10	L'article UA 10 énonce : *« Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* Ces dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **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 UA 12 affiche des dispositions très ouvertes pour les **services publics** autres que locaux d'enseignement supérieur universitaire et professionnel : *« 2 <u>Autres</u> :* *La surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant. »* Les dispositions de l'article UA 12 offrent donc 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 UA 13 dispose que : *« La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.* *L'aménagement des espaces libres et les plantations devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté au sol et au site.* *La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 30 % de la surface du terrain. Ce pourcentage pourra être réduit à 15 % en cas d'emprise au sol autorisée des constructions à 60 %.* *Il sera demandé au minimum 1 arbre de haute tige pour 100 m² de surface d'espaces verts exigible. Les arbres de haute tige devront être implantés en pleine terre ou à défaut, dans un volume de terre végétale suffisant pour permettre leur bon développement, soit un minimum de 1,20 m x 1,20 m x 1,20m.* *Les aires de stationnement en surface comporteront au moins 1 arbre de haute tige pour 150 m² de surfaces affectées au stationnement* *Les dalles de couverture de parking, ainsi que les toitures terrasses des volumes débordants en rez-de-chaussée, devront obligatoirement faire l'objet d'un traitement paysager ou minéral particulièrement soigné.* *Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* Ces dernières dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 14	L'article UA 14 indique : *« Les possibilités maximales d'occupation du sol résulteront de l'application des règles définies aux articles 3 à 13 ».* Cet article ne réglemente pas les éléments du projet. D'autre part il renvoie aux articles 3 à 13 qui ont pu être mis en compatibilité lorsque cela était nécessaire, la cohérence de cet article est donc respectée. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UC (secteurs UCb et UCc)	**Art. 1**	Aucune des interdictions de l'article UC 1 ne remet en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris. **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 UC 2 indique que « sont autorisés » sous conditions : *« Les affouillements et exhaussements des sols, à condition qu'ils aient un rapport direct avec des travaux de construction ou avec l'aménagement paysager d'espaces libres ».* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport du public Grand Paris ayant un rapport direct avec les travaux de construction en surface, cette disposition autorise ces affouillements. **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 UC 5 dispose que : *« Les règles du présent article ne sont pas opposables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif utiles à la vie de la zone ou du secteur ».* Ces dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 6	L'article UC 6 dispose que pour les autres emprises publiques : *« Les règles du présent article ne sont pas opposables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* Ces dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 7	L'article UC 7 indique également que : *« Les règles du présent article ne sont pas opposables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* Ces dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **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. 9	L'article UC 9 indique que : *« Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* Ces dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UC (secteurs UCb et UCc)	Art. 10	L'article UC 10 indique que : *« Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées :* *- Pour les constructions et ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* Ces dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 12	L'article UC 12 affiche des dispositions très ouvertes pour les **services publics** : *« La surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant. »* Les dispositions de l'article UC 12 offrent donc la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 13	L'article UC 13 dispose que : *« - La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.* *- L'aménagement des espaces libres et les plantations devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté au sol et au site.* *- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement seront obligatoirement traitées en espaces verts.* *- La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 30 % de la surface du terrain. Ce pourcentage pourra être réduit pour être compatible avec les dispositions de l'article UC 9.* *- Il sera demandé au minimum 1 arbre de haute tige pour 100 m² de surface d'espaces verts exigible. Les arbres de haute tige devront être implantés en pleine terre ou à défaut, dans un volume de terre végétale suffisant pour permettre leur bon développement, soit un minimum de 1,20 m x 1,20 m x 1,20m.* *- Les aires de stationnement en surface et les cheminements piétons comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 100 m² de surfaces affectées au stationnement.* *[...]* *- Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* Ces dernières dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 14	L'article UC 14 précise : *« 1/ En zone UCa et UCb, les possibilités de construction et d'aménagement des habitations, des services publics ou d'intérêt collectif et des équipements d'infrastructures résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.* *[...]* *2/ Dans les secteurs de plan masse et en zone UCc, les possibilités maximales d'occupation du sol résulteront de l'application des articles 3 à 13 ».* Cet article ne réglemente donc pas les éléments du projet. D'autre part, il renvoie aux articles 3 à 13 qui ont pu être mis en compatibilité, lorsque cela était nécessaire. La cohérence de cet article est donc respectée. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	**Art. 1**	L'article UE 1 interdit notamment : *« - Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts ».* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	L'article UE 2 indique que *« sont autorisés »* sous conditions : *« Toute implantation et installation nécessaire aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la mesure où ils sont jugés nécessaires à l'activité et à la vie de la zone ».* En tout état de cause, le projet de réseau de transport public du Grand Paris appartient aux implantations et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UG	**Art. 1**	L'article UG 1 précise en son dernier alinéa que *« sont interdits : [...]* *- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts. »* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier**.	/
	Art. 2	L'article UG 2 indique que *« sont autorisés sous conditions »* : *« Sont également admises les constructions et les utilisations du sol non interdites à l'article UG1, sous réserve qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone ».* Le caractère de la zone UG permet donc l'accueil et l'implantation d'équipements. **Elle 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 UG 5 précise : *« Il n'est pas fixé de règles particulières en ce qui concerne les caractéristiques des terrains ».* **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 6	L'article UG 6 dispose en fin de son libellée que : *« Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles ».* Malgré les assouplissements qu'elles apportent, ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) implantés dans la zone. Il convient donc de les 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 un complément de son libellé.**	**Le dernier paragraphe de l'article UG 6 sera donc complété de la manière suivante :** *« - Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette modulation pourra être portée à 100%. ».*
	Art. 7	De la même manière que l'article précédent, cet article UG 7 définit des prescriptions détaillées pour l'implantation des constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif qui devront respecter les dispositions ci-après : *« L'implantation des constructions devra tenir compte de l'orientation, de la topographie des lieux et de l'implantation des constructions voisines.* *Les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait ».* En tout état de cause, le deuxième alinéa autorise toutes les implantations possibles et n'exerce aucune contrainte sur le projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UG	Art. 9	L'article UG 9 indique que : *« L'emprise au sol pour les constructions ou l'extension des équipements publics ou d'intérêt collectif pourra atteindre 60 % de la surface de la parcelle.* *[…]* *« L'emprise en infrastructure pourra atteindre 80 % de la surface de la parcelle, des dispositions différentes pouvant être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages publics ou d'intérêt collectif ».* Malgré la souplesse accordée aux CINASPIC, les dispositions de cet article peuvent s'avérer incompatibles avec les caractéristiques des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris qui ne nécessitent pas d'espace extérieur privatif. **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 deuxième alinéa est la suivante :** *« L'emprise au sol pour les constructions ou l'extension des équipements publics ou d'intérêt collectif pourra atteindre 60 % de la surface de la parcelle. 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 UE 10 indique que : *« Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* Ces dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **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 UG 12 affiche des dispositions très ouvertes pour les **services publics** autres que locaux d'enseignement supérieur universitaire et professionnel : *« 2 Autres :* *La surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant. »* Les dispositions de l'article UG 12 offrent donc 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 RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UG	Art. 13	L'article UG 13 dispose que : *« La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.* *L'aménagement des espaces libres et les plantations devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté au sol et au site.* *Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement seront obligatoirement traitées en espaces verts.* *La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 10% de la surface du terrain.* *Il sera demandé au minimum 1 arbre de haute tige pour 100 m² de surface d'espaces verts exigible. Les arbres de haute tige devront être implantés en pleine terre ou à défaut, dans un volume de terre végétale suffisant pour permettre leur bon développement, soit un minimum de 1,20 m x 1,20 m x 1,20m.* *Les aires de stationnement en surface et les cheminements piétons comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 100 m² de surfaces affectées au stationnement.* *Pour les secteurs de plan masse, les arbres de haute tige seront exigés selon les possibilités, dans les zones libres de construction, dans les marges de recul et sur tous les espaces disponibles bordant les voiries.* *Les dalles de couverture des parkings et garages, ainsi que les toitures terrasses des volumes débordants en rez-de-chaussée, devront obligatoirement faire l'objet d'un traitement paysager ou minéral particulièrement soigné.* *Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».* Ces dernières dispositions exemptent donc les installations du projet de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 14	L'article UG 14 indique : *« Les possibilités maximales d'occupation du sol résulteront de l'application des règles définies aux articles 3 à 13 ».* Cet article ne réglemente donc pas les éléments du projet. D'autre part, il renvoie aux articles 3 à 13 qui ont pu être mis en compatibilité, lorsque cela était nécessaire, la cohérence de cet article est donc respectée. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UI (secteur Uia)	**Art. 1**	Aucune des interdictions de l'article UI 1 ne remet en cause les éléments de projet de réseau de transport public du Grand Paris. **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 UI 2 indique que « sont autorisés » sous conditions : *« - Les affouillements et exhaussements des sols, à condition qu'ils aient un rapport direct avec des travaux de construction ou avec l'aménagement paysager d'espaces libres ».* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UN	**Art. 1**	L'article UN 1 interdit notamment : *« - Les constructions nouvelles de toute nature, sauf celles autorisées à l'article UN 2 et les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.* *– Les affouillements, les exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou pour but l'aspect paysager, l'aménagement d'aires de sport ou l'exploitation des gisements naturels. ».* En tout état de cause, le projet de réseau de transport public du Grand Paris appartient aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Quant au deuxième alinéa, les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	L'article UN 2 indique que *« sont autorisés »* sous conditions : *« – Les ouvrages d'intérêt public, les équipements recevant du public et les équipements (châteaux d'eau, relais hertziens, postes de transformation, etc...) qui ne trouvent pas leur place en zone d'urbanisation ou qui sont nécessaires à la vie ou à l'activité de la zone ».* En tout état de cause, le projet de réseau de transport public du Grand Paris appartient aux ouvrages d'intérêt publics. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
N	**Art. 1**	L'article N 1 interdit notamment : *« - Les constructions nouvelles de toute nature, sauf celles autorisées à l'article N 2.* *[…]* *- Les affouillements, les défrichements, l'abattage des plantations d'arbres sans autorisation administrative ».* **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 2	L'article N 2 autorise notamment sous conditions : *« - Les ouvrages d'intérêt public (châteaux d'eau, relais hertziens, postes de transformation électrique) s'ils ne portent pas atteinte à l'intérêt de la zone.* - *Les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif liées aux activités sportives, de plein air ou de loisirs, agricoles ou horticoles ».* En tout état de cause, le projet de réseau de transport public du Grand Paris appartient à ces deux catégories. Toutefois, compte tenu de l'orientation du deuxième alinéa, c'est le premier qui correspond le mieux aux caractéristiques du projet. Toutefois, celui-ci donne une liste nominative exhaustive de ces installations où ne figure bien sûr pas le projet. Aussi, il convient de faire explicitement référence au projet dans cette liste. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La modification du libellé de l'alinéa 2 est la suivante :** *« - Les ouvrages d'intérêt public (châteaux d'eau, relais hertziens, postes de transformation électrique, constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris) s'ils ne portent pas atteinte à l'intérêt de la zone. »*

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 Créteil

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 mars 2007
Dernières modification et révision simplifiée approuvées par délibération du Conseil Municipal du 26 mars 2012

2. DIAGNOSTIC ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Plusieurs projets de voiries départementales sont actuellement à l'étude, on peut notamment citer :

- Une nouvelle liaison urbaine entre la R.N. 6 et la commune d'ALfortville dans le cadre d'une démarche intercommunale, destinée à favoriser la liaison entre ces deux communes. Ce projet s'inscrit dans le programme de développement de l'opération d'intérêt national ORLY-RUNGIS-SEINE AMONT.

Des grands projets sont également prévus dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 dans le domaine des transports en commun et de la requalification du réseau routier avec :

- le transfert de la gare S.N.C.F. "Villeneuve-Prairie" à hauteur du carrefour pompadour avec l'aménagement d'un pôle intermodal (liaisons TVM/ TCSP/ Gare RER);
- **l'Est TVM**

Il est envisagé de scinder la ligne de TVM et proposé une ligne de bus qui permettra d'améliorer les liaisons de Créteil vers l'est du département du Val de Marne, en direction de Noisy le Grand et de Val de Fontenay. Sur Créteil, cette nouvelle ligne de transport desservirait les secteurs de la Préfecture et de l'Hôtel de Ville et traverserait le quartier du Mont Mesly.

Par ailleurs est prévue dans le cadre du projet « Mobilien », la modification du tracé de la ligne de bus n° 172 qui sera prolongée jusqu'à l'entrée de l 'hôpital Chenevier (terminus et retournement) permettant ainsi un maillage avec le Trans Val de Marne et des aménagements permettant d'améliorer la qualité de service de la ligne de bus 308.

En ce qui concerne le développement du réseau vélos, l'objectif est d'assurer la cohérence entre les différents schémas élaborés par les communes, le Département ou la Région Ile-de-France.

Sur Créteil, la proposition concerne la liaison entre le centre ancien et le cœur de la Ville Nouvelle, le prolongement du Mail des Mèches jusqu'à la RN6 et la liaison entre la rue du Port et les Iles de la Marne en continuité avec la piste cyclable aménagée le long de la RD 40 (Quai du Halage).

L'effort serait également poursuivi en matière de stationnement des vélos, et de rénovation de la signalisation et de la signalétique.

Le Grand Huit

Dans le cadre des études sur le devenir de la métropole parisienne, l'Etat, la Région et le Conseil Général du Val de Marne ont respectivement proposé des tracés pour un métro souterrain autour de Paris qui permettrait de desservir correctement les grands pôles de développement et d'excellence de la métropole et de mailler les grandes infrastructures existantes de transports en commun. La finalisation des études et de la concertation sur ce très grand et très important projet est attendue pour connaitre les tracés et les stations retenus.

La ville de Créteil défend l'intérêt d'une station à Créteil-L'Echat qui permettrait un maillage efficace avec la ligne8 du métro, assurerait la mise en liaison du pole hospitalier MONDOR avec les grands équipements et pôles hospitaliers du sud parisien, ainsi que la mise en liaison de l'université Paris-Est-Créteil avec le pole scientifique de la cité Descartes à Marne la Vallée.

Enfin cette gare renforcerait d'une façon générale l'accès au grand pole urbain que constitue désormais Créteil tant en terme d'emploi que d'habitat et d'équipements publics d'intérêt régional et départemental.

A2. Rapport de présentation
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Créteil

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 mars 2007
Dernières modification et révision simplifiée approuvées par délibération du Conseil Municipal du 26 mars 2012

2. DIAGNOSTIC ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Plusieurs projets de voiries départementales sont actuellement à l'étude, on peut notamment citer :

- Une nouvelle liaison urbaine entre la R.N. 6 et la commune d'ALfortville dans le cadre d'une démarche intercommunale, destinée à favoriser la liaison entre ces deux communes. Ce projet s'inscrit dans le programme de développement de l'opération d'intérêt national ORLY-RUNGIS-SEINE AMONT.

Des grands projets sont également prévus dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 dans le domaine des transports en commun et de la requalification du réseau routier avec :

- le transfert de la gare S.N.C.F. "Villeneuve-Prairie" à hauteur du carrefour pompadour avec l'aménagement d'un pôle intermodal (liaisons TVM/ TCSP/ Gare RER);
- **l'Est TVM**

Il est envisagé de scinder la ligne de TVM et proposé une ligne de bus qui permettra d'améliorer les liaisons de Créteil vers l'est du département du Val de Marne, en direction de Noisy le Grand et de Val de Fontenay. Sur Créteil, cette nouvelle ligne de transport desservirait les secteurs de la Préfecture et de l'Hôtel de Ville et traverserait le quartier du Mont Mesly.

Par ailleurs est prévue dans le cadre du projet « Mobilien », la modification du tracé de la ligne de bus n° 172 qui sera prolongée jusqu'à l'entrée de l 'hôpital Chenevier (terminus et retournement) permettant ainsi un maillage avec le Trans Val de Marne et des aménagements permettant d'améliorer la qualité de service de la ligne de bus 308.

En ce qui concerne le développement du réseau vélos, l'objectif est d'assurer la cohérence entre les différents schémas élaborés par les communes, le Département ou la Région Ile-de-France.

Sur Créteil, la proposition concerne la liaison entre le centre ancien et le cœur de la Ville Nouvelle, le prolongement du Mail des Mèches jusqu'à la RN6 et la liaison entre la rue du Port et les Iles de la Marne en continuité avec la piste cyclable aménagée le long de la RD 40 (Quai du Halage).

L'effort serait également poursuivi en matière de stationnement des vélos, et de rénovation de la signalisation et de la signalétique.

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Créteil-L'Echat » 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 CRETEIL

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse, d'Ouest en Est, le Nord du territoire communal de CRETEIL, sur une longueur de l'ordre de 2,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris qui traverse les quartiers suivants : Montaigut-Université, Créteil-l'Echât, Créteil-Cimetière, Créteil-Plaisance-les-Tilleuls, Créteil-le Halage.
- La gare « Créteil L'Échat » (complétée par l'emprise de la gare en souterrain) située au sein du quartier de l'Echat.
- La gare « Créteil L'Échat » permet la correspondance avec la ligne 8 du métro parisien. Dans ce secteur, la ligne améliore l'accessibilité du Centre Hospitalier Henri-Mondor et permet sa mise en relation directe avec le pôle de développement consacré à la santé et aux biotechnologies. La gare est également située à proximité de l'Université Paris Est Créteil.
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes. Le premier est situé rue Pasteur Vallery Radot, à proximité de l'Evêché de Créteil, le deuxième se situe à la fourche de la rue de l'Echat et de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, le troisième, avenue Laferrière et la quatrième se situe au croisement de la rue du Cap et du quai de Halage.

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.

Document mis en compatibilité

B1. Règlement d'urbanisme
Document en vigueur

Extrait

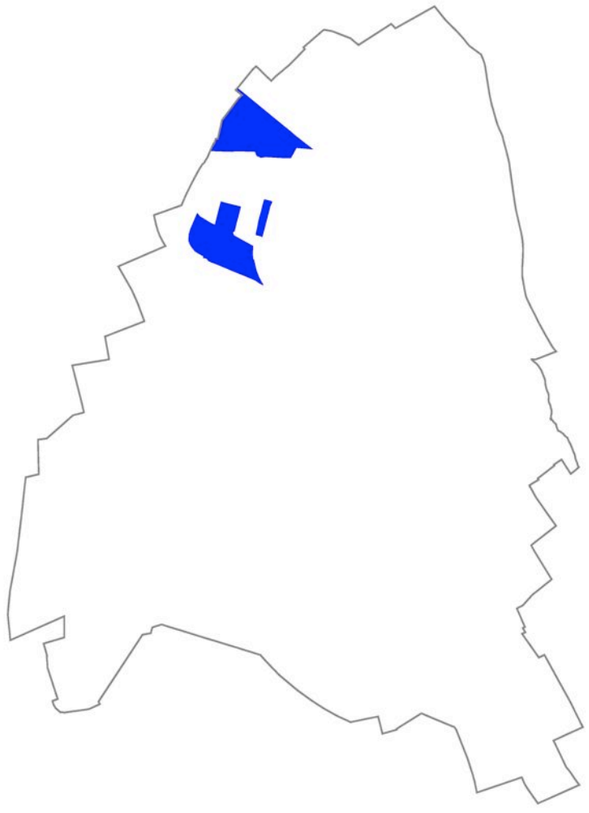
Plan Local d’Urbanisme de la ville de Créteil

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 mars 2007
Dernières modification et révision simplifiée approuvées par délibération du Conseil Municipal du 26 mars 2012

URBAINES

CHAPITRE I - DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE U A

La zone UA comprend un seul secteur.



Caractère actuel de la zone :

Il s'agit d'une zone principalement de bureaux, d'équipements, d'entrepôts, de surfaces commerciales, implantés en ordre discontinu.

UA **ECHAT SUD - ECHAT NORD.**

SECTION 1 : Nature de l'occupation ou de l'utilisation du sol

ARTICLE UA 1 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL INTERDITS

- Les activités à usage exclusif ou principal d'entrepôt.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur localisation, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage.
- Les entreprises de cassage de voitures.
- Les campings, caravanings et dépôts de caravanes.
- Les dépôts et décharges.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces libres.

ARTICLE UA 2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL AUTORISES SOUS CONDITIONS

- Les constructions à usage d'activités artisanales ou industrielles si leur surface hors œuvre nette n'excède pas 500m².
- L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation ou déclaration uniquement si elles sont nécessaires à l'équilibre économique et social de la zone (chaufferies urbaines, parcs de stationnements, climatisation, etc...).
- L'implantation et l'extension des installations classées soumises à déclaration dans la mesure où elles sont jugées compatibles avec le caractère de la zone, c'est-à-dire si elles ne sont pas de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou à l'intérêt des lieux avoisinants.
- Sont également admises les constructions et les utilisations du sol non interdites à l'article UA1, sous réserve qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone.

SECTION 2 : Conditions de l'occupation du sol

ARTICLE UA 3 : ACCES ET VOIRIE

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, carrossable et en bon état de viabilité, suffisante au regard du projet envisagé et notamment vis à vis de l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

L'accès aux voies doit satisfaire aux conditions de sécurité des usagers des voies publiques et des personnes utilisant ces accès.

Les caractéristiques des voies de desserte à créer pourront être soumises à des conditions particulières de tracé, de largeur et d'exécution dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants ou en vue de leur intégration dans la voirie publique communale.

Les places de stationnement réalisées dans la marge de reculement d'une voie publique devront être desservies à partir de l'intérieur de la propriété et non par accès direct sur la voie.

Toute propriété peut bénéficier à charge du pétitionnaire d'un bateau sur une voie publique, exceptionnellement de deux sous réserve que le second accès ne présente ni risque, ni gêne pour la circulation et le stationnement publics. L'aménagement d'un second bateau peut notamment être autorisé lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies ou pour améliorer le fonctionnement d'activités économiques.

En cas de division foncière, sur une période de 10 ans à compter de cette décision, il ne pourra pas être créé plus de deux bateaux supplémentaires pour desservir le ou les terrains issus de cette division.
Des dispositions particulières pourront être autorisées si elles sont justifiées par la configuration de la parcelle d'origine.

ARTICLE UA 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

Toute construction devra disposer d'un réseau d'assainissement interne de type séparatif et respectera en outre, l'ensemble des conditions particulières définies par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 (article 5) et le décret n° 94.469 du 23 juin 1994 relatif à la collecte et au traitement des eaux usées.

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales, d'alimentation en eau potable et au respect des prescriptions en matière de collecte sélective des déchets, dans les conditions fixées dans l'annexe technique n° 5 rela tive aux réseaux d'eau et d'assainissement et au système d'élimination des déchets.

Toute construction neuve devra disposer de réseaux électriques et de télécommunication en souterrain.

COLLECTE DES DECHETS

Celle-ci devra être conforme aux règlements sanitaires départementaux et communaux.

ARTICLE UA 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

NEANT

ARTICLE UA 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES.

1. Voies publiques :

Sur l'avenue du Général de Gaulle, les constructions devront être édifiées avec un retrait minimal de 10 mètres par rapport à l'alignement.

Sur la voie rapide RD1, les constructions devront être édifiées avec un retrait minimal de 10 mètres.

Sur la voie A. Boulle, les constructions devront être édifiées avec un retrait minimal de 5 mètres.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles.

Pour toutes les autres voies, l'implantation sera libre.

2. Autres emprises publiques :

Vis-à-vis des emprises publiques autres que de voirie, toute construction devra être implantée à une distance minimale égale à la moitié de la hauteur de sa façade ou de son pignon adjacent à ladite emprise publique, avec un minimum de 2,50 m.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles.

ARTICLE UA 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

L'implantation des constructions devra tenir compte de l'orientation, de la topographie des lieux et de l'implantation des constructions voisines.

Les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait.

Dans un souci d'harmonie, les constructions édifiées en limite séparative, devront si possible s'accoler aux constructions voisines si celles-ci sont déjà implantées en limite.

Les pignons en limite séparative ou en retrait inférieur à 2,50m ne pourront pas excéder un linéaire total de 15m.

Dans le cas de constructions en retrait de la limite séparative, ce retrait devra être au moins égal :

- à la hauteur de la façade du bâtiment, si la façade comporte des baies à l'exclusion des jours de souffrance.
- à la moitié de cette hauteur, avec un minimum de 4 mètres, dans le cas contraire.

La longueur de vue directe, à réserver par rapport aux limites de propriété, est d'au moins 8 mètres.

Des exceptions pourront être autorisées pour les vues ne respectant pas la distance requise, lorsque celles-ci s'exercent sur des murs ou des pignons ou des toitures dépourvus d'ouverture situés à moins de 2,50 m de la limite séparative, ou sur des espaces publics.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles.

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

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que le prospect au droit de tout point des façades existantes ou à construire soit au moins égal à la hauteur de la façade du bâtiment le plus élevé à la verticale du point considéré.

Une distance d'au moins 4m est imposée entre deux bâtiments non contigus, sauf annexe.

La longueur des vues directes des pièces habitables ou de travail ne peut être inférieure à 8m, sauf par rapport aux annexes (garage, abri de jardin, ...) et dans les conditions prévues à l'article 7 du présent règlement.

Les vues directes ainsi définies sont réciproques pour les façades des bâtiments se faisant face sur une même propriété.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UA 9 : EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 40 % de la surface totale du terrain.

Toutefois, l'emprise au sol des constructions pourra atteindre 60 % si la partie en rez-de-chaussée est affectée à des activités commerciales ou artisanales, le coefficient d'emprise par projection verticale des niveaux supérieurs restant limité à 40 %.

L'emprise au sol en infrastructure est limitée à 80 %.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UA 10 : HAUTEURS DES CONSTRUCTIONS

Les hauteurs maximales des façades et les hauteurs plafond des constructions ne pourront excéder les valeurs suivantes (cf. définition des hauteurs dans l'article 8 des dispositions générales) :

ZONE	HAUTEUR FACADE	HAUTEUR PLAFOND
UA	28 mètres	31 mètres maximum R + 8

Le long de l'Avenue du Général de Gaulle, les constructions devront avoir une hauteur de façade de 9 m minimum, niveau R + 2 et hauteur plafond de 12 m minimum.

Les combles éventuels seront compris dans le nombre de niveaux prescrits.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UA 11 : ASPECT EXTERIEUR ET CLOTURES

Dans un souci d'harmonie urbaine, les constructions implantées en front bâti devront présenter vis-à-vis de la voie publique un linéaire de façade minimal de 10 mètres.

– Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture locale ou de la zone.

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

- L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts, tels que parpaings, agglos, etc..., est interdit, sauf ceux dont le parement est traité en conséquence.

- Un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructures (V.M.C.…).

- Les couvertures apparentes de nature ou d'aspect précaires sont interdites.

- Les matériaux de façade et les volumétries des constructions devront s'intégrer harmonieusement à l'environnement bâti sans porter atteinte au paysage urbain.

CLOTURES :

Sauf nécessité technique, les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus de la moitié de la hauteur, le rapport 1/3 plein étant recommandé. Il est recommandé des clôtures végétalisées ou permettant la vue sur les espaces verts ou libres privatifs.

Si elles sont en simple grillage sur toute la hauteur, elles devront être impérativement doublées d'une haie végétale.

Les clôtures en limite du domaine public ne pourront dépasser une hauteur de 2 m, sauf cas de mur de clôture faisant aussi office de mur de soutènement.

Les clôtures en limite séparative seront constituées par des grilles, grillages, murs ou tout autre dispositif d'une hauteur maximum de 2,50 m.

Pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour des raisons techniques ou de sécurité.

ANTENNES :

Les antennes à réflecteur sont soumises à autorisation dans le cas où la dimension du réflecteur excède les dimensions prévues par les textes réglementaires (supérieures à 1 mètre).

Les antennes de toute nature devront être installées afin qu'elles soient le moins visibles possibles à partir de l'espace public, quel que soit le type d'immeuble, et dans le respect des recommandations suivantes :

- toitures à pente(s) :l'antenne sera installée sur le toit, sans pour autant dépasser le faîtage.
- toitures terrasses : les antennes sont préconisées en toiture terrasse, en recul par rapport à l'acrotère.

ARTICLE UA 12 : STATIONNEMENT

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

Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement des véhicules. Le nombre d'emplacements à prévoir sera au minimum de :

- **Habitat** :

1 place par logement ≤ 60 m² SHAB
1,2 place par logement > 60 ≤ 80 m² SHAB
1,5 place par logement > 80 ≤ 100 m² SHAB
2 places par logement > 100 m² ≤ 170 m² SHAB
3 places par logement au-delà de 170 m² SHAB

Les logements locatifs sociaux acquis ou améliorés avec un prêt aidé par l'Etat, dans le cadre de l'article 1er de la loi n°90-149 du 31/05/90 visant à la mise en œuvre du droit au logement, pourront être exemptés en tout ou partie de l'obligation de stationnement en application de l'article 46 de la loi n° 98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions. Cette disposition est applicable en fonction des possibilités de stationnements publics liées au quartier avoisinant.

- **Bureaux** : 1 place pour 50 m² de SHON
- **Industries-Entrepôts** : emprise de stationnement correspondant à 10 % de la SHON créée.
- **Stations service** : 12 places.
- **Commerce/Artisanat/Services et Etablissements Recevant du Public (ERP)** :
  - SHON<200 m² : 1 place pour 50 m² de SHON ou 1 place pour 40 m² de surface de vente (condition la plus contraignante des deux), sans être inférieure à 2.
  - 200 m²<SHON<5000 m² : 1 place pour 100 m² de SHON ou 1 place pour 80 m² de surface de vente, sans être inférieur à 4 (condition la plus contraignante des deux).
  - Pour les locaux à usage de commerces, artisanat et services d'une SHON existante inférieure à 200 m², aucune place de stationnement nouvelle ne sera exigée pour le réaménagement des locaux, sans changement d'affectation, ni création de SHON, ni de surface de vente supplémentaire, sauf si la nouvelle destination est susceptible de porter atteinte à la commodité du voisinage, à cet égard.

- **Autres Etablissements Recevant du Public**

Professions libérales : 1 place pour 50 m² de SHON avec un minimum de 2 places.

Salles de spectacle
– SHON< 200 m² : 1 place de stationnement pour 5 sièges.
– SHON> 200 m² : 1 place pour 20 sièges.

Restaurant : 1 place pour 3 couverts.

Hôtel : 1 place pour 3 chambres.

Résidence Etudiants, travailleurs : 1 place pour 3 chambres.

- **Services Publics**

1. Locaux d'enseignement supérieur universitaire et professionnel : 1 place pour 50 m² de SHON créée ou réaménagée.

2. Autres : la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité, et des possibilités de stationnements publics liés au quartier avoisinant.

Dans les cas non prévus aux alinéas précédents, le nombre d'emplacements de stationnement doit permettre une satisfaction normale des besoins, eu égard à la destination des constructions.

Les établissements industriels et commerciaux devront également réserver, sur leur terrain, les emplacements nécessaires pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et manutention, sans encombrer la voie publique.

Les places de stationnement réalisées dans la marge de reculement d'une voie publique devront être desservies à partir de l'intérieur de la propriété et non par accès direct par la voie.

Les places de stationnement situées en surface devront, dans toute la mesure du possible, soit être implantées sur des dalles de couverture des constructions enterrées s'il en existe, soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.

L'emprise des accès sur le domaine public devra être dimensionnée et localisée pour assurer correctement les manœuvres de véhicule en tenant compte des obstacles existants (arbres, lampadaires…).

La distribution des places de stationnement, leurs dimensions, le tracé en plan et en profil en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives ou difficiles. En particulier, et pour des raisons de visibilité et de sécurité publique, les rampes d'accès aux parkings devront présenter, à la sortie sur le domaine public, un palier d'au moins 3,50 m de longueur et une pente inférieure ou égale à 5 %.

Pour répondre à l'accessibilité des personnes handicapées, 5% des parkings leur sont réservés dans toutes les aires de stationnement. Le total obtenu en application des ratios sus-indiqués sera toujours arrondi au nombre entier supérieur.

Conformément à l'article L 123-1-12 du Code de l'Urbanisme, lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même,

- soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération,

- soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

En l'absence d'un tel parc, le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable peut être tenu de verser à la commune une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement dans les conditions définies par l'article L. 332-7-1.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

Locaux ou abris-vélos

Les programmes de logements, bureaux, commerces et établissements recevant du public devront obligatoirement prévoir des locaux ou abris vélos. Les emplacements prévus devront être équipés et présenter les dimensions minimales suivantes :

- Habitation : 0,5 m² par logement.

- Bureaux : 1 m² pour 80 m².
- Enseignement (secondaire, professionnel ou universitaire) : 20 m² pour 100 élèves.
- Commerces (de plus de 200 m² de SHON) : 2 places pour 100 m² de surface commerciale.
- Autres établissements recevant du public : le nombre d'emplacement sera déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et des possibilités liées au quartier environnant.

ARTICLE UA 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.

L'aménagement des espaces libres et les plantations devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté au sol et au site.

La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 30 % de la surface du terrain. Ce pourcentage pourra être réduit à 15 % en cas d'emprise au sol autorisée des constructions à 60 %.

Il sera demandé au minimum 1 arbre de haute tige pour 100 m² de surface d'espaces verts exigible. Les arbres de haute tige devront être implantés en pleine terre ou à défaut, dans un volume de terre végétale suffisant pour permettre leur bon développement, soit un minimum de 1,20 m x 1,20 m x 1,20m.

Les aires de stationnement en surface comporteront au moins 1 arbre de haute tige pour 150 m² de surfaces affectées au stationnement

Les dalles de couverture de parking, ainsi que les toitures terrasses des volumes débordants en rez-de-chaussée, devront obligatoirement faire l'objet d'un traitement paysager ou minéral particulièrement soigné.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

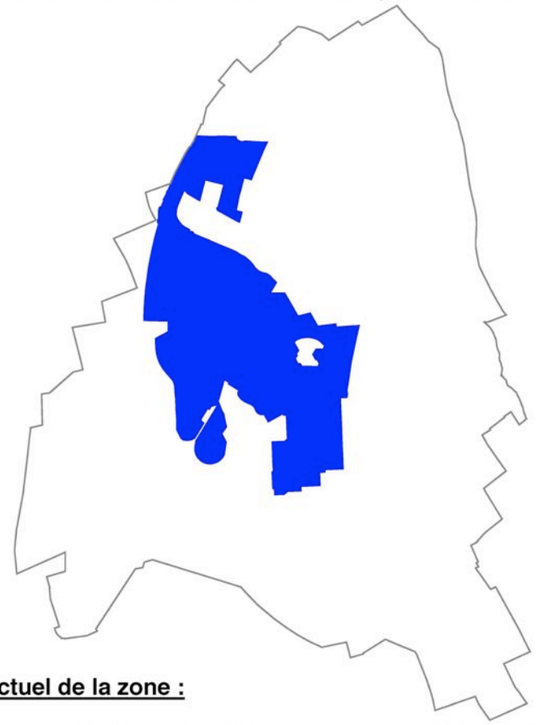
SECTION 3 : Possibilités d'occupation du sol

ARTICLE UA 14 : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DES SOLS

Les possibilités maximales d'occupation du sol résulteront de l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

CHAPITRE VII - DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE U G

Dans le P.L.U. de Créteil, la zone UG comprend un seul secteur.



Caractère actuel de la zone :

Il s'agit d'une zone d'habitat collectif haut et bas associé à des équipements et des immeubles de bureaux, où les constructions sont implantées en ordre continu ou discontinu, selon une organisation propre à chaque quartier.

UG **Echat Centre - Montaigut - Université - Palais - Lévrière - Haye aux Moines - Croix des Mèches - Brèche - Préfecture - Centre Ville - Petites Haies Chemin des Mèches**

Secteurs de plan masse : (voir ANNEXES)

1 Centre commercial Régional

2 Université

3 Mail des Mèches

11 Petites Haies – Chemin des Mèches

SECTION 1 : Nature de l'occupation ou de l'utilisation du sol

ARTICLE UG 1 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL INTERDITS

- Les constructions ou installations qui par leur nature, leur localisation, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage.
- Les entreprises de cassage de voitures.
- Les campings, caravanings et dépôts de caravanes.
- Les dépôts et décharges.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces libres.

ARTICLE UG 2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL AUTORISES SOUS CONDITIONS

- L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation ou déclaration, uniquement si elles sont nécessaires à l'équilibre économique et social de la zone (chaufferies urbaines, parcs de stationnement, climatisation, etc...).
- Sont également admises les constructions et les utilisations du sol non interdites à l'article UG 1, sous réserve qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone.

SECTION 2 : Conditions de l'occupation du sol

ARTICLE UG 3 : ACCES ET VOIRIE

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, carrossable et en bon état de viabilité.

Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte (défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc).

D'autre part, les voies doivent être aménagées, si elles se terminent en impasse, de façon à permettre le retournement des véhicules.

Les conditions techniques applicables aux accès et voies de desserte, à l'exception des voies existantes, sont les suivantes :

1°) **Accès particuliers** :
- avoir au moins 3,20 m de largeur,
- avoir moins de 50,00 m de longueur,
- desservir au plus 10 logements ou des établissements occupant au plus 20 personnes.

2°) **Voies secondaires** : leur création peut être soumise à des conditions particulières de tracé, de largeur et d'exécution dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants ou en vue de leur intégration dans la voirie publique communale.

Elles devront présenter les caractéristiques minimales suivantes :
- une largeur d'emprise égale ou supérieure à 8,00 m, avec une chaussée aménagée pour le passage de deux files de voitures.

Des chaussées plus étroites aménagées pour le passage d'une seule file de voitures peuvent être autorisées à condition que la longueur de la partie étroite ne dépasse pas 50,00 m et qu'une bonne visibilité soit assurée.

3°) **Accès à l'intérieur d'une propriété**

D'une façon générale, à l'intérieur d'une propriété, toute construction à usage d'habitation, industriel ou commercial devra disposer d'un accès à partir d'une voie d'au moins 3,20 m de largeur. Cette disposition ne sera pas exigée pour les constructions annexes.

Toute propriété peut bénéficier à charge du pétitionnaire d'un bateau sur une voie publique, exceptionnellement de deux sous réserve que le second accès ne présente ni risque, ni gêne pour la circulation et le stationnement publics. L'aménagement d'un second bateau peut notamment être autorisé lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies ou pour améliorer le fonctionnement d'activité économique.
En cas de division foncière, sur une période de 10 ans à compter de cette décision, il ne pourra pas être créé plus de deux bateaux supplémentaires pour desservir le ou les terrains issus de cette division.
Des dispositions particulières pourront être autorisées si elles sont justifiées par la configuration de la parcelle d'origine.

4°) **Desserte des places de stationnement**.

Les places de stationnement réalisées dans la marge de reculement d'une voie publique devront être desservies à partir de l'intérieur de la propriété et non par accès direct sur la voie.

ARTICLE UG 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

Toute construction devra disposer d'un réseau d'assainissement interne de type séparatif et respectera en outre, l'ensemble des conditions particulières définies par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 (article 5) et le décret n° 94.469 du 23 juin 1994 relatif à la collecte et au traitement des eaux usées.

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales, d'alimentation en eau potable et au respect des prescriptions en matière de collecte sélective des déchets, dans les conditions fixées dans l'annexe technique n° 5 rela tive aux réseaux d'eau et d'assainissement et au système d'élimination des déchets.

Toute construction neuve devra disposer de réseaux électriques et de télécommunication en souterrain.

COLLECTE DES DECHETS

Celle-ci devra être conforme aux règlements sanitaires départementaux et communaux.

ARTICLE UG 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règles particulières en ce qui concerne les caractéristiques des terrains.

ARTICLE UG 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES. ET EMPRISES PUBLIQUES

1. Voies publiques :

Les constructions pourront être édifiées à l'alignement ou en retrait pour toutes les voies.

Les accès de parking et, si possible, leurs rampes d'accès, devront être implantées en retrait par rapport à l'alignement et non par accès direct sur la voie.

Pour les secteurs de plan masse 1, 2, 3 et 11 les constructions s'inscriront suivant les implantations définies au plan de masse les concernant.

2. Autres emprises publiques :

Vis-à-vis des emprises publiques autres que de voirie, toute construction devra être implantée à une distance minimale égale à la moitié de la hauteur de sa façade ou de son pignon adjacent à ladite emprise publique, avec un minimum de 2,50 m.

Pour le secteur de plan masse n°11 les construction s s'inscriront suivant les implantations définies au plan de masse.

Dans ce secteur de plan masse n °11, des reculs ou saillies sont autorisés dans les conditions ci-après :

Recul :

Les constructions doivent obligatoirement être implantées sur l'alignement. Cependant, au dessus du niveau rez-de-chaussée les reculs sur alignements sont libres.

Saillies :

Les saillies sur façades, de 2,00 m maximum, sont autorisées pour les éléments tels que balcons, bow-windows, surplombs, oriels... à partir de 3,50 m au dessus du niveau des voies ou emprises publiques ou à vocation publique.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles.

ARTICLE UG 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

L'implantation des constructions n'est autorisée que dans l'emprise des constructions existantes régulièrement implantées avant l'approbation du présent document.

Toutefois, une marge de constructibilité de 2m au maximum est autorisée par rapport à une emprise de la construction édifiée avant la date susvisée, sous réserve de respecter une distance minimale de 6 m par rapport à la limite séparative.

Pour les secteurs de plan masse 1, 2, 3 et 11 les constructions s'inscriront suivant les implantations maximum définies aux secteurs de plan de masse les concernant. Cependant la longueur de vue directe à réserver par rapport aux limites de propriété demeurera dans tous les cas d'au moins 8 mètres.

Les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif devront quant à eux respecter les prescriptions ci après :

L'implantation des constructions devra tenir compte de l'orientation, de la topographie des lieux et de l'implantation des constructions voisines.

Les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait.

Dans un souci d'harmonie, les constructions édifiées en limite séparative, devront si possible s'accoler aux constructions voisines si celles-ci sont déjà implantées en limite.

Les pignons en limite séparative ou en retrait inférieur à 2,50m ne pourront pas excéder un linéaire total de 15m.

Dans le cas de constructions en retrait de la limite séparative, ce retrait devra être au moins égal :

- à la hauteur de la façade du bâtiment, si la façade comporte des baies, à l'exclusion des jours de souffrance.

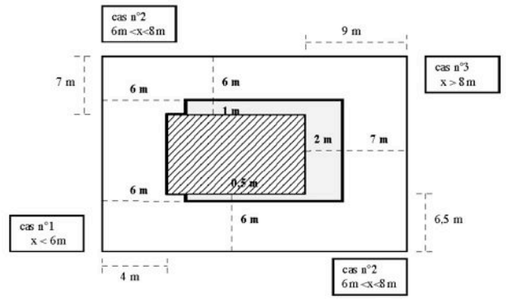
- à la moitié de cette hauteur, avec un minimum de 4 mètres, dans le cas contraire.

La longueur de vue directe, à réserver par rapport aux limites de propriété, est d'au moins 8 mètres.

Des exceptions pourront être autorisées pour les vues ne respectant pas la distance requise, lorsque celles-ci s'exercent sur des murs ou des pignons ou des toitures dépourvus d'ouvertures situées à moins de 2,50 m de la limite séparative, ou sur des espaces publics.

Récapitulatif des différents cas d'implantation d'une construction sur une même parcelle

(Hors secteurs à plan de masse ou constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif).



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

Une distance d'au moins 4 m est imposée entre deux bâtiments non contigus, sauf annexe.

La longueur des vues directes des pièces habitables ou de travail ne peut être inférieure à 8 m. Les vues directes ainsi définies sont réciproques pour les façades des bâtiments se faisant face sur une même propriété.

Des exceptions pourront être autorisées pour les vues ne respectant pas la distance requise, lorsque celles-ci s'exercent sur des murs, des pignons ou des toitures dépourvus d'ouverture.

Pour les secteurs de plan masse 1, 2, 3 et 11 les constructions s'inscriront suivant les implantations définies aux secteurs de plan masse les concernant. Cependant la longueur de vue directe à réserver par rapport aux bâtiments sur une même propriété demeurera dans tous les cas d'au moins 8 mètres.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UG 9 : EMPRISE AU SOL

Les possibilités maximales d'emprise au sol des constructions résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 6 à 8 inclus.

L'emprise au sol pour les constructions ou l'extension des équipements publics ou d'intérêt collectif pourra atteindre 60 % de la surface de la parcelle.

Pour les secteurs de plan masse 1, 2, 3 et 11 l'emprise au sol maximale des constructions devra respecter l'emprise maximale définie au plan de masse les concernant.

Cependant, pour ces secteurs des exceptions pourront être autorisées pour des éléments d'architecture tels que bow-window, oriels...).

L'emprise en infrastructure pourra atteindre 80 % de la surface de la parcelle, des dispositions différentes pouvant être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages publics ou d'intérêt collectif.

Pour le secteur de plan masse n°11 l'emprise au sol en infrastructure sera définie au secteur de plan masse.

ARTICLE UG 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale autorisée pour une nouvelle construction ne devra pas dépasser la hauteur de la construction édifiée avant la date d'approbation du PLU.

Pour les secteurs de plan masse 1, 2, 3 et 11 la hauteur maximale autorisée sera définie aux secteurs de plan masse les concernant.

Toutefois pour des éléments techniques tels que : ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures, la hauteur maximum pourra être dépassée à condition que leur superficie n'excède pas le 1/10ème de la superficie du dernier niveau de construction.

Dans le secteur de plan masse n°11, les parties de façades des bâtiments d'habitation d'une hauteur de R+6 ne pourront excéder chacune 32 mètres linéaire et pour chaque linéaire de façade, les bâtiments d'habitation d'une hauteur de R+5 ne pourront excéder 16 mètres linéaire.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UG 11 : ASPECT EXTERIEUR ET CLOTURES

Dans un souci d'harmonie urbaine, les constructions implantées en front bâti devront présenter vis-à-vis de la voie publique un linéaire de façade minimal de 10 mètres.

.Dans le secteur de plan masse n°11, les sous-sols donnant sur les voies et emprises publiques ou à vocation publique ne pourront dépasser de 1,5 mètre le niveau du terrain aménagé, sauf contrainte particulière liée à la topographie de la parcelle ou au plan de prévention du risque inondation en vigueur.

Dans le secteur de plan masse n°11, les façades des bâtiments donnant sur le domaine public ou à vocation publique devront être traitées en matériau de qualité (exemple : pierre, brique, grés cérame…) sur un minimum de 40 % de leur surface.

Par ailleurs, en l'absence d'éléments de toitures en pente, un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures terrasses et aux éléments de façade présentant un retrait en attique.

Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture locale ou de la zone.

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

L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts, tels que parpaings, agglos, etc..., est interdit, sauf ceux dont le parement est traité en conséquence.

Un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructures (V.M.C.…).

Les couvertures apparentes de nature ou d'aspect précaires sont interdites.

Les matériaux de façade et les volumétries des constructions devront s'intégrer harmonieusement à l'environnement bâti sans porter atteinte au paysage urbain.

CLOTURES :

Sauf nécessité technique, les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus de la moitié de la hauteur, le rapport 1/3 plein étant recommandé. Il est recommandé des clôtures végétalisées ou permettant la vue sur les espaces verts ou libres privatifs.

Si elles sont en simple grillage sur toute la hauteur, elles devront être impérativement doublées d'une haie végétale.

Les clôtures ne pourront dépasser une hauteur de 2 m, en limite du domaine public, sauf cas de mur de clôture faisant aussi office de mur de soutènement.

Les clôtures en limite séparative seront constituées par des grilles, grillages, murs ou tout autre dispositif d'une hauteur maximum de 2,50 m.

Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour des raisons techniques ou de sécurité.

ANTENNES :

Les antennes à réflecteur sont soumises à autorisation dans le cas où la dimension du réflecteur excède les dimensions prévues par les textes réglementaires (supérieures à 1 mètre).

Les antennes de toute nature devront être installées afin qu'elles soient le moins visibles à partir de l'espace public, quel que soit le type d'immeuble, et dans le respect des recommandations suivantes :

- toiture à pente(s) : l'antenne sera installée sur le toit, sans pour autant dépasser le faîtage,
- toitures terrasses : les antennes sont préconisées en toiture terrasse, en recul par rapport à l'acrotère.

ARTICLE UG 12 : STATIONNEMENT

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

Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement des véhicules. Le nombre d'emplacements à prévoir sera au minimum de :

- **Habitat**:
  1 place par logement ≤ 60 m² SHAB
  1,2 place par logement > 60 ≤ 80 m² SHAB
  1,5 place par logement > 80 ≤ 100 m² SHAB
  2 places par logement > 100 m² ≤ 170 m² SHAB
  3 places par logement au-delà de 170 m² SHAB

  Les logements locatifs sociaux acquis ou améliorés avec un prêt aidé par l'Etat, dans le cadre de l'article 1er de la loi n°90-149 du 31/05/90 visant à la mise en œuvre du droit au logement, pourront être exemptés en tout ou partie de l'obligation de stationnement en application de l'article 46 de la loi n° 98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions. Cette disposition est applicable en fonction des possibilités de stationnement public liées au quartier avoisinant.

- **Bureaux : 1 place pour 50 m² de SHON**.
- **Station service** : 12 places
- **Commerces/Artisanat/Services et Etablissements Recevant du Public (ERP) :**

SHON < 200 m² : 1 place pour 50 m² de SHON, ou 1 place pour 40 m² de surface de vente (condition la plus contraignante des deux), sans être inférieure à 2.

- 200 m²< SHON < 5.000 m² : 1 place pour 100 m² de SHON ou 1 place pour 80 m² de surface de vente, sans être inférieure à 4 (condition la plus contraignante des deux).

Pour des locaux à usage de commerces, artisanat et services d'une SHON existante inférieure à 200 m², aucune place de stationnement nouvelle ne sera exigée pour le réaménagement des locaux sans changement d'affectation, ni création de SHON, ni de surface de vente supplémentaire, sauf si la nouvelle destination est susceptible de porter atteinte à la commodité du voisinage à cet égard.

- **Autres Etablissements Recevant du Public** :

Professions libérales : 1 place pour 50 m² de SHON, avec un minimum de 2 places.

Cinéma – Secteur à plan masse 1 : 1 place pour 50 sièges.

Salles de spectacle SHON < 200 m² : 1 place de stationnement pour 5 sièges.
SHON > 200 m² : 1 place pour 20 sièges.

Restaurant : 1 place pour 3 couverts.

Hôtel : 1 place pour 3 chambres.

Résidences étudiants, travailleurs : 1 place pour 3 chambres.

- **Services publics :**

1 Locaux d'enseignement supérieur, universitaire et professionnel : 1 place de stationnement pour 50 m² de SHON créée ou réaménagée.

Des dispositions différentes pourront être admises pour les locaux d'enseignement supérieur pour les surfaces nouvellement crées correspondant a des transferts d'activités existantes sur le site.

2 Autres services publics : la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité et des possibilités de stationnement publics liés au quartier avoisinant.

Dans les cas non prévus aux alinéas précédents, le nombre de places de stationnement doit permettre une satisfaction normale des besoins, eu égard à la destination des constructions.

Les établissements industriels et commerciaux devront également réserver, sur leur terrain, les emplacements nécessaires pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et manutention, sans encombrer la voie publique.

L'accès des parkings et des garages réalisés dans la marge de reculement d'une voie publique devra obligatoirement se faire par l'intérieur de la propriété et non directement sur la voie publique.

L'emprise des accès sur le domaine public devra être dimensionnée et localisée pour assurer correctement les manœuvres de véhicule en tenant compte des obstacles existants (arbres, lampadaires…).

La distribution des places de stationnement, leurs dimensions, le tracé en plan et en profil en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives ou difficiles. En particulier, et pour des raisons de visibilité et de sécurité publique, les rampes d'accès aux parkings devront présenter, à la sortie sur le domaine public, un palier d'au moins 3,50 m de longueur et d'une pente inférieure ou égale à 5 %.

Les places de stationnement réalisées dans la marge de reculement d'une voie publique devront être desservies à partir de l'intérieur de la propriété et non par accès direct sur la voie.

Conformément à l'article L 123-1-12 du Code de l'Urbanisme, lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même,

- soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération,

- soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

En l'absence d'un tel parc, le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable peut être tenu de verser à la commune une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement dans les conditions définies par l'article L. 332-7-1.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

Les places de stationnement situées en surface devront, dans toute la mesure du possible :

→ soit être implantées sur des dalles de couverture des constructions enterrées, s'il en existe ;

→ soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.

Pour répondre à l'accessibilité des personnes handicapées, 5 % des parkings leur sont réservés dans toutes les aires de stationnement.

Le total obtenu en application des ratios sus-indiqués sera toujours arrondi au nombre entier supérieur.

Locaux ou abris vélos

Les programmes de logements, bureaux, commerces et établissements recevant du public devront obligatoirement prévoir des locaux ou abris vélos. Les emplacements prévus devront être équipés et présenter les dimensions minimales suivantes :

- Habitation : 0,5 m² par logement.
- Bureaux : 1 m² pour 80 m².
- Enseignement : (secondaire, professionnel ou universitaire) 20 m² pour 100 élèves.
- Commerces (de plus de 200 m² de SHON) : 2 places pour 100 m² de surface commerciale.
- Autres établissements recevant du public : le nombre d'emplacement sera déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et des possibilités liées au quartier environnant.

ARTICLE UG 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.

L'aménagement des espaces libres et les plantations devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté au sol et au site.

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement seront obligatoirement traitées en espaces verts.

La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 10% de la surface du terrain

Il sera demandé au minimum 1 arbre de haute tige pour 100 m² de surface d'espaces verts exigible. Les arbres de haute tige devront être implantés en pleine terre ou à défaut, dans un volume de terre végétale suffisant pour permettre leur bon développement, soit un minimum de 1,20 m x 1,20 m x 1,20m.

Les aires de stationnement en surface et les cheminements piétons comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 100 m² de surfaces affectées au stationnement.

Pour les secteurs de plan masse, les arbres de haute tige seront exigés selon les possibilités, dans les zones libres de construction, dans les marges de recul et sur tous les espaces disponibles bordant les voiries.

Les dalles de couverture des parkings et garages, ainsi que les toitures terrasses des volumes débordants en rez-de-chaussée, devront obligatoirement faire l'objet d'un traitement paysager ou minéral particulièrement soigné.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

SECTION 3 : Possibilités d'occupation du sol

ARTICLE UG 14 : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DES SOLS

Les possibilités maximales d'occupation du sol résulteront de l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

CHAPITRE II - DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE NATURELLE ET FORESTIERE N

Dans le P.L.U. de Créteil la zone N comprend un seul secteur.

Caractère actuel de la zone :

Il s'agit d'une zone protégée de toute urbanisation, du fait de la qualité ou de la nature des sites et du paysage.

N	**Lac, Base de loisirs, Parcs publics Dupeyroux, Ravageurs, Sarrazins et le Sud du Lac côté Ouest, le cimetière, la Pointe de l'Ile Brise Pain, les terrains du Port Autonome en bordure de Marne et la totalité de l'Ile de la Guyère.**

SECTION 1 : Nature de l'occupation ou de l'utilisation du sol

ARTICLE N 1 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL INTERDITS

- Les constructions nouvelles de toute nature, sauf celles autorisées à l'article N 2.
- Les campings, caravanings et dépôts de caravanes.
- La modification du nivellement du sol naturel lorsqu'elle n'a pas pour but l'aspect paysager, ni l'aménagement d'aires de sports ou d'activités de loisirs.
- Les affouillements, les défrichements, l'abattage des plantations d'arbres sans autorisation administrative.
- Les dépôts et décharges non liés à l'exploitation de gisements naturels.
- Les entreprises de cassage de voitures.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières.

ARTICLE N 2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL AUTORISES SOUS CONDITIONS

- L'amélioration de l'habitabilité des constructions existantes.
- Les ouvrages d'intérêt public (châteaux d'eau, relais hertziens, postes de transformation électrique) s'ils ne portent pas atteinte à l'intérêt de la zone.
- Les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif liées aux activités sportives, de plein air ou de loisirs, agricoles ou horticoles.

SECTION 2 : Conditions de l'occupation du sol

ARTICLE N 3 : ACCES ET VOIRIES

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, carrossable et en bon état de viabilité, suffisante au regard du projet envisagé et notamment vis à vis de l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

L'accès aux voies doit satisfaire aux conditions de sécurité des usagers des voies publiques et des personnes utilisant ces accès.

Les caractéristiques des voies de desserte à créer devront être soumises à des conditions particulières de tracé, de largeur et d'exécution dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants ou en vue de leur intégration dans la voirie publique communale.

Les places de stationnement réalisées dans la marge de reculement d'une voie publique devront être desservies à partir de l'intérieur de la propriété et non par accès direct sur la voie.
En cas de division foncière, sur une période de 10 ans à compter de cette décision, il ne pourra pas être créé plus de deux bateaux supplémentaires pour desservir le ou les terrains issus de cette division.
Des dispositions particulières pourront être autorisées si elles sont justifiées par la configuration de la parcelle d'origine.

ARTICLE N 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

Toute construction devra disposer d'un réseau d'assainissement interne de type séparatif et respectera en outre, l'ensemble des conditions particulières définies par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 (article 5) et le décret n° 94.469 du 23 juin 1994 relatif à la collecte et au traitement des eaux usées.

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement, s'ils existent, d'alimentation en eau potable et au respect des prescriptions en matière de collecte sélective des déchets, dans les conditions fixées dans l'annexe technique n° 5 relative aux réseaux d'eau et d'assainissement et au système d'élimination des déchets.

COLLECTE DES DECHETS

Celle-ci devra être conforme aux règlements sanitaires départementaux et communaux.

ARTICLE N 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS.

Il n'est pas fixé de règles particulières.

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

1. Voies publiques :

Les constructions édifiées le long de la RN 186 devront respecter une marge de reculement de 10 m par rapport à la limite d'emprise de cette voie.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles.

2. Autres emprises publiques :

Vis-à-vis des emprises publiques autres que de voirie, toute construction devra être implantée à une distance minimale égale à la moitié de la hauteur de sa façade ou de son pignon adjacent à ladite emprise publique, avec un minimum de 2,50 m.

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

Les constructions peuvent venir en limite ou en retrait. Dans ce dernier cas, elles respecteront une distance égale au moins à leur hauteur.

La longueur de vue directe, à réserver par rapport aux limites de propriété, est d'au moins 8 mètres.

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

Une distance d'au moins 4 mètres est imposée entre des constructions non contiguës.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE N 9 : EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ne pourra excéder 10% de la surface totale du terrain.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE N 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Les hauteurs maximales des façades et les hauteurs plafond des constructions ne pourront excéder les valeurs suivantes : (cf. définition des hauteurs en annexe)

– hauteur de façade : 6m
– hauteur plafond : 9 m

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE N 11 : ASPECT EXTERIEUR ET CLOTURES

- Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture locale ou de la zone.
- Les différents murs d'un bâtiment, y compris des annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.
- L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts, tels que parpaings, agglos, etc..., est interdit, sauf ceux dont le parement est traité en conséquence.

- Un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructures (V.M.C.…).
- Les couvertures apparentes de nature ou d'aspect précaires sont interdites.
- Les matériaux de façade et les volumétries des constructions devront s'intégrer harmonieusement à l'environnement bâti sans porter atteinte au paysage urbain.

CLOTURES :

Sauf nécessité technique, les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus du tiers de la hauteur. Il est recommandé des clôtures végétalisées ou permettant la vue sur les espaces verts ou libres privatifs.

Si elles sont en simple grillage sur toute la hauteur, elles devront être impérativement doublées d'une haie végétale.

Les clôtures ne pourront dépasser une hauteur de 2 m, en limite du domaine public, sauf cas de mur de clôture faisant aussi office de mur de soutènement.

Les clôtures en limite séparative seront constituées par des grilles, grillages, de préférence aux murs ou tout autre dispositif, d'une hauteur maximum de 2,50 m.

Pour les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour des raisons techniques ou de sécurité.

ANTENNES :

Les antennes à réflecteur sont soumises à autorisation dans le cas où la dimension du réflecteur excède les dimensions prévues par les textes réglementaires (diamètre supérieur à 1 mètre).

Les antennes à réflecteur (antennes paraboliques) de radiodiffusion – télévision, visibles de l'espace public sont interdites dans le périmètre de protection de l'Eglise et du Colombier.
Les antennes de toute nature devront être installées afin qu'elles soient le moins visibles à partir de l'espace public et dans le respect des recommandations suivantes :

- habitation individuelle : l'antenne sera installée sur le toit, sans pour autant dépasser le faîtage ou l'acrotère.

ARTICLE N 12 : STATIONNEMENT

Le nombre d'emplacements de stationnement doit permettre une satisfaction normale des besoins, eu égard à la destination des constructions.

Le stationnement des véhicules des habitants devra être assuré en dehors de la voie publique.

Les établissements recevant du public devront obligatoirement prévoir des locaux ou abris vélos dont les dimensions seront fonctions des besoins induits par l'activité et des possibilités liées au quartier environnant.

ARTICLE N 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.

L'aménagement des espaces libres et les plantations devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté au sol et au site.

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement seront obligatoirement plantées et traitées de façon paysagère avec un arbre de haute tige pour 100m² de surfaces d'espaces verts exigibles au titre de l'opération projetée.

Les aires de stationnement comporteront un arbre au moins pour 50 m² de surfaces affectées au stationnement.

Les dalles de couverture des parkings et garages, ainsi que les toitures terrasses des volumes débordant en rez-de-chaussée, devront obligatoirement faire l'objet d'un traitement paysager ou minéral particulièrement soigné.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

SECTION 3 : Possibilités d'occupation du sol

ARTICLE N 14 : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DES SOLS

L'amélioration des constructions existantes ne pourra excéder 5 % de la Surface Hors Œuvre Brute (SHOB) de la construction existante

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif autorisés à l'article N2 du présent document.

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité

Extrait

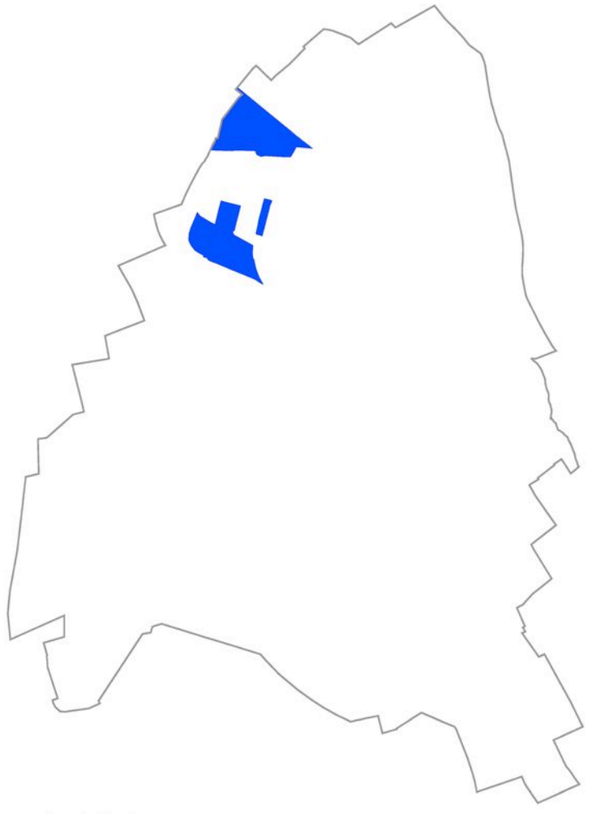
Plan Local d'Urbanisme de la ville de Créteil

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 mars 2007
Dernières modification et révision simplifiée approuvées par délibération du Conseil Municipal du 26 mars 2012

URBAINES

CHAPITRE I - DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE U A

La zone UA comprend un seul secteur.



Caractère actuel de la zone :

Il s'agit d'une zone principalement de bureaux, d'équipements, d'entrepôts, de surfaces commerciales, implantés en ordre discontinu.

UA **ECHAT SUD - ECHAT NORD.**

SECTION 1 : Nature de l'occupation ou de l'utilisation du sol

ARTICLE UA 1 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL INTERDITS

- Les activités à usage exclusif ou principal d'entrepôt.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur localisation, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage.
- Les entreprises de cassage de voitures.
- Les campings, caravanings et dépôts de caravanes.
- Les dépôts et décharges.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces libres.

ARTICLE UA 2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL AUTORISES SOUS CONDITIONS

- Les constructions à usage d'activités artisanales ou industrielles si leur surface hors œuvre nette n'excède pas 500m².
- L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation ou déclaration uniquement si elles sont nécessaires à l'équilibre économique et social de la zone (chaufferies urbaines, parcs de stationnements, climatisation, etc...).
- L'implantation et l'extension des installations classées soumises à déclaration dans la mesure où elles sont jugées compatibles avec le caractère de la zone, c'est-à-dire si elles ne sont pas de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou à l'intérêt des lieux avoisinants.
- Sont également admises les constructions et les utilisations du sol non interdites à l'article UA1, sous réserve qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone.

SECTION 2 : Conditions de l'occupation du sol

ARTICLE UA 3 : ACCES ET VOIRIE

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, carrossable et en bon état de viabilité, suffisante au regard du projet envisagé et notamment vis à vis de l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

L'accès aux voies doit satisfaire aux conditions de sécurité des usagers des voies publiques et des personnes utilisant ces accès.

Les caractéristiques des voies de desserte à créer pourront être soumises à des conditions particulières de tracé, de largeur et d'exécution dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants ou en vue de leur intégration dans la voirie publique communale.

Les places de stationnement réalisées dans la marge de reculement d'une voie publique devront être desservies à partir de l'intérieur de la propriété et non par accès direct sur la voie.

Toute propriété peut bénéficier à charge du pétitionnaire d'un bateau sur une voie publique, exceptionnellement de deux sous réserve que le second accès ne présente ni risque, ni gêne pour la circulation et le stationnement publics. L'aménagement d'un second bateau peut notamment être autorisé lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies ou pour améliorer le fonctionnement d'activités économiques.

En cas de division foncière, sur une période de 10 ans à compter de cette décision, il ne pourra pas être créé plus de deux bateaux supplémentaires pour desservir le ou les terrains issus de cette division.
Des dispositions particulières pourront être autorisées si elles sont justifiées par la configuration de la parcelle d'origine.

ARTICLE UA 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

Toute construction devra disposer d'un réseau d'assainissement interne de type séparatif et respectera en outre, l'ensemble des conditions particulières définies par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 (article 5) et le décret n° 94.469 du 23 juin 1994 relatif à la collecte et au traitement des eaux usées.

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales, d'alimentation en eau potable et au respect des prescriptions en matière de collecte sélective des déchets, dans les conditions fixées dans l'annexe technique n° 5 relative aux réseaux d'eau et d'assainissement et au système d'élimination des déchets.

Toute construction neuve devra disposer de réseaux électriques et de télécommunication en souterrain.

COLLECTE DES DECHETS

Celle-ci devra être conforme aux règlements sanitaires départementaux et communaux.

ARTICLE UA 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

NEANT

ARTICLE UA 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES.

1. Voies publiques :

Sur l'avenue du Général de Gaulle, les constructions devront être édifiées avec un retrait minimal de 10 mètres par rapport à l'alignement.

Sur la voie rapide RD1, les constructions devront être édifiées avec un retrait minimal de 10 mètres.

Sur la voie A. Boulle, les constructions devront être édifiées avec un retrait minimal de 5 mètres.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette modulation peut être portée à 100%.

Pour toutes les autres voies, l'implantation sera libre.

2. Autres emprises publiques :

Vis-à-vis des emprises publiques autres que de voirie, toute construction devra être implantée à une distance minimale égale à la moitié de la hauteur de sa façade ou de son pignon adjacent à ladite emprise publique, avec un minimum de 2,50 m.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette modulation peut être portée à 100%.

ARTICLE UA 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

L'implantation des constructions devra tenir compte de l'orientation, de la topographie des lieux et de l'implantation des constructions voisines.

Les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait.

Dans un souci d'harmonie, les constructions édifiées en limite séparative, devront si possible s'accoler aux constructions voisines si celles-ci sont déjà implantées en limite.

Les pignons en limite séparative ou en retrait inférieur à 2,50m ne pourront pas excéder un linéaire total de 15m.

Dans le cas de constructions en retrait de la limite séparative, ce retrait devra être au moins égal :

- à la hauteur de la façade du bâtiment, si la façade comporte des baies à l'exclusion des jours de souffrance.
- à la moitié de cette hauteur, avec un minimum de 4 mètres, dans le cas contraire.

La longueur de vue directe, à réserver par rapport aux limites de propriété, est d'au moins 8 mètres.

Des exceptions pourront être autorisées pour les vues ne respectant pas la distance requise, lorsque celles-ci s'exercent sur des murs ou des pignons ou des toitures dépourvus d'ouverture situés à moins de 2,50 m de la limite séparative, ou sur des espaces publics.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette dernière peut être portée à 100%.

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

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que le prospect au droit de tout point des façades existantes ou à construire soit au moins égal à la hauteur de la façade du bâtiment le plus élevé à la verticale du point considéré.

Une distance d'au moins 4m est imposée entre deux bâtiments non contigus, sauf annexe.

La longueur des vues directes des pièces habitables ou de travail ne peut être inférieure à 8m, sauf par rapport aux annexes (garage, abri de jardin, ...) et dans les conditions prévues à l'article 7 du présent règlement.

Les vues directes ainsi définies sont réciproques pour les façades des bâtiments se faisant face sur une même propriété.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UA 9 : EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 40 % de la surface totale du terrain.

Toutefois, l'emprise au sol des constructions pourra atteindre 60 % si la partie en rez-de-chaussée est affectée à des activités commerciales ou artisanales, le coefficient d'emprise par projection verticale des niveaux supérieurs restant limité à 40 %.

L'emprise au sol en infrastructure est limitée à 80 %.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UA 10 : HAUTEURS DES CONSTRUCTIONS

Les hauteurs maximales des façades et les hauteurs plafond des constructions ne pourront excéder les valeurs suivantes (cf. définition des hauteurs dans l'article 8 des dispositions générales) :

ZONE	HAUTEUR FACADE	HAUTEUR PLAFOND
UA	28 mètres	31 mètres maximum R + 8

Le long de l'Avenue du Général de Gaulle, les constructions devront avoir une hauteur de façade de 9 m minimum, niveau R + 2 et hauteur plafond de 12 m minimum.

Les combles éventuels seront compris dans le nombre de niveaux prescrits.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UA 11 : ASPECT EXTERIEUR ET CLOTURES

Dans un souci d'harmonie urbaine, les constructions implantées en front bâti devront présenter vis-à-vis de la voie publique un linéaire de façade minimal de 10 mètres.

- Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture locale ou de la zone.

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

- L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts, tels que parpaings, agglos, etc..., est interdit, sauf ceux dont le parement est traité en conséquence.

- Un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructures (V.M.C....).

- Les couvertures apparentes de nature ou d'aspect précaires sont interdites.

- Les matériaux de façade et les volumétries des constructions devront s'intégrer harmonieusement à l'environnement bâti sans porter atteinte au paysage urbain.

CLOTURES :

Sauf nécessité technique, les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus de la moitié de la hauteur, le rapport 1/3 plein étant recommandé. Il est recommandé des clôtures végétalisées ou permettant la vue sur les espaces verts ou libres privatifs.

Si elles sont en simple grillage sur toute la hauteur, elles devront être impérativement doublées d'une haie végétale.

Les clôtures en limite du domaine public ne pourront dépasser une hauteur de 2 m, sauf cas de mur de clôture faisant aussi office de mur de soutènement.

Les clôtures en limite séparative seront constituées par des grilles, grillages, murs ou tout autre dispositif d'une hauteur maximum de 2,50 m.

Pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour des raisons techniques ou de sécurité.

ANTENNES :

Les antennes à réflecteur sont soumises à autorisation dans le cas où la dimension du réflecteur excède les dimensions prévues par les textes réglementaires (supérieures à 1 mètre).

Les antennes de toute nature devront être installées afin qu'elles soient le moins visibles possibles à partir de l'espace public, quel que soit le type d'immeuble, et dans le respect des recommandations suivantes :

- toitures à pente(s) :l'antenne sera installée sur le toit, sans pour autant dépasser le faîtage.
- toitures terrasses : les antennes sont préconisées en toiture terrasse, en recul par rapport à l'acrotère.

ARTICLE UA 12 : STATIONNEMENT

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

Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement des véhicules. Le nombre d'emplacements à prévoir sera au minimum de :

- **Habitat** :

1 place par logement ≤ 60 m² SHAB
1,2 place par logement > 60 ≤ 80 m² SHAB
1,5 place par logement > 80 ≤ 100 m² SHAB
2 places par logement > 100 m² ≤ 170 m² SHAB
3 places par logement au-delà de 170 m² SHAB

Les logements locatifs sociaux acquis ou améliorés avec un prêt aidé par l'Etat, dans le cadre de l'article 1er de la loi n°90-149 du 31/05/90 visant à la mise en œuvre du droit au logement, pourront être exemptés en tout ou partie de l'obligation de stationnement en application de l'article 46 de la loi n° 98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions. Cette disposition est applicable en fonction des possibilités de stationnements publics liées au quartier avoisinant.

- **Bureaux** : 1 place pour 50 m² de SHON
- **Industries-Entrepôts** : emprise de stationnement correspondant à 10 % de la SHON créée.
- **Stations service** : 12 places.
- **Commerce/Artisanat/Services et Etablissements Recevant du Public (ERP)** :
  - SHON<200 m² : 1 place pour 50 m² de SHON ou 1 place pour 40 m² de surface de vente (condition la plus contraignante des deux), sans être inférieure à 2.
  - 200 m²<SHON<5000 m² : 1 place pour 100 m² de SHON ou 1 place pour 80 m² de surface de vente, sans être inférieur à 4 (condition la plus contraignante des deux).
  - Pour les locaux à usage de commerces, artisanat et services d'une SHON existante inférieure à 200 m², aucune place de stationnement nouvelle ne sera exigée pour le réaménagement des locaux, sans changement d'affectation, ni création de SHON, ni de surface de vente supplémentaire, sauf si la nouvelle destination est susceptible de porter atteinte à la commodité du voisinage, à cet égard.

- **Autres Etablissements Recevant du Public**

Professions libérales : 1 place pour 50 m² de SHON avec un minimum de 2 places.

Salles de spectacle
– SHON< 200 m² : 1 place de stationnement pour 5 sièges.
– SHON> 200 m² : 1 place pour 20 sièges.

Restaurant : 1 place pour 3 couverts.

Hôtel : 1 place pour 3 chambres.

Résidence Etudiants, travailleurs : 1 place pour 3 chambres.

- **Services Publics**

1. Locaux d'enseignement supérieur universitaire et professionnel : 1 place pour 50 m² de SHON créée ou réaménagée.

2. Autres : la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité, et des possibilités de stationnements publics liés au quartier avoisinant.

Dans les cas non prévus aux alinéas précédents, le nombre d'emplacements de stationnement doit permettre une satisfaction normale des besoins, eu égard à la destination des constructions.

Les établissements industriels et commerciaux devront également réserver, sur leur terrain, les emplacements nécessaires pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et manutention, sans encombrer la voie publique.

Les places de stationnement réalisées dans la marge de reculement d'une voie publique devront être desservies à partir de l'intérieur de la propriété et non par accès direct par la voie.

Les places de stationnement situées en surface devront, dans toute la mesure du possible, soit être implantées sur des dalles de couverture des constructions enterrées s'il en existe, soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.

L'emprise des accès sur le domaine public devra être dimensionnée et localisée pour assurer correctement les manœuvres de véhicule en tenant compte des obstacles existants (arbres, lampadaires…).

La distribution des places de stationnement, leurs dimensions, le tracé en plan et en profil en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives ou difficiles. En particulier, et pour des raisons de visibilité et de sécurité publique, les rampes d'accès aux parkings devront présenter, à la sortie sur le domaine public, un palier d'au moins 3,50 m de longueur et une pente inférieure ou égale à 5 %.

Pour répondre à l'accessibilité des personnes handicapées, 5% des parkings leur sont réservés dans toutes les aires de stationnement. Le total obtenu en application des ratios sus-indiqués sera toujours arrondi au nombre entier supérieur.

Conformément à l'article L 123-1-12 du Code de l'Urbanisme, lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même,

- soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération,

- soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

En l'absence d'un tel parc, le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable peut être tenu de verser à la commune une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement dans les conditions définies par l'article L. 332-7-1.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

Locaux ou abris-vélos

Les programmes de logements, bureaux, commerces et établissements recevant du public devront obligatoirement prévoir des locaux ou abris vélos. Les emplacements prévus devront être équipés et présenter les dimensions minimales suivantes :

- Habitation : 0,5 m² par logement.

- Bureaux : 1 m² pour 80 m².
- Enseignement (secondaire, professionnel ou universitaire) : 20 m² pour 100 élèves.
- Commerces (de plus de 200 m² de SHON) : 2 places pour 100 m² de surface commerciale.
- Autres établissements recevant du public : le nombre d'emplacement sera déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et des possibilités liées au quartier environnant.

ARTICLE UA 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.

L'aménagement des espaces libres et les plantations devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté au sol et au site.

La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 30 % de la surface du terrain. Ce pourcentage pourra être réduit à 15 % en cas d'emprise au sol autorisée des constructions à 60 %.

Il sera demandé au minimum 1 arbre de haute tige pour 100 m² de surface d'espaces verts exigible. Les arbres de haute tige devront être implantés en pleine terre ou à défaut, dans un volume de terre végétale suffisant pour permettre leur bon développement, soit un minimum de 1,20 m x 1,20 m x 1,20m.

Les aires de stationnement en surface comporteront au moins 1 arbre de haute tige pour 150 m² de surfaces affectées au stationnement

Les dalles de couverture de parking, ainsi que les toitures terrasses des volumes débordants en rez-de-chaussée, devront obligatoirement faire l'objet d'un traitement paysager ou minéral particulièrement soigné.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

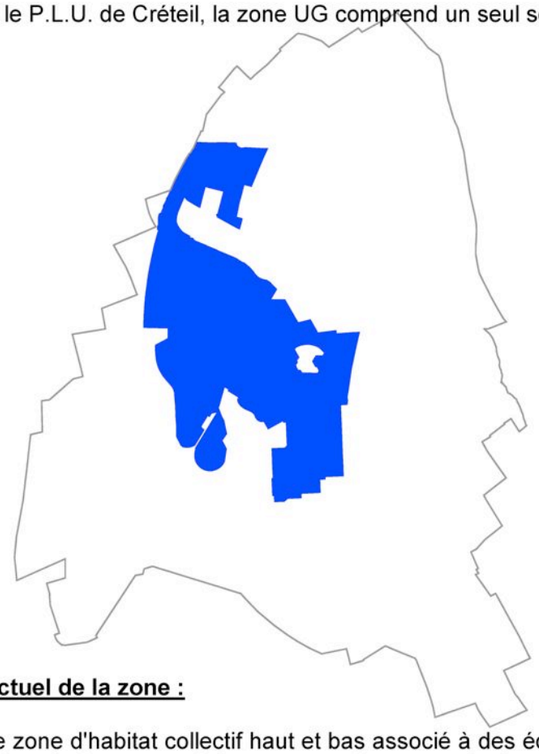
SECTION 3 : Possibilités d'occupation du sol

ARTICLE UA 14 : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DES SOLS

Les possibilités maximales d'occupation du sol résulteront de l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

CHAPITRE VII - DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE U G

Dans le P.L.U. de Créteil, la zone UG comprend un seul secteur.



Caractère actuel de la zone :

Il s'agit d'une zone d'habitat collectif haut et bas associé à des équipements et des immeubles de bureaux, où les constructions sont implantées en ordre continu ou discontinu, selon une organisation propre à chaque quartier.

UG **Echat Centre - Montaigut - Université - Palais - Lévrière - Haye aux Moines - Croix des Mèches - Brèche - Préfecture - Centre Ville - Petites Haies Chemin des Mèches**

Secteurs de plan masse : (voir ANNEXES)

1 Centre commercial Régional

2 Université

3 Mail des Mèches

11 Petites Haies – Chemin des Mèches

SECTION 1 : Nature de l'occupation ou de l'utilisation du sol

ARTICLE UG 1 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL INTERDITS

- Les constructions ou installations qui par leur nature, leur localisation, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage.
- Les entreprises de cassage de voitures.
- Les campings, caravanings et dépôts de caravanes.
- Les dépôts et décharges.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces libres.

ARTICLE UG 2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL AUTORISES SOUS CONDITIONS

- L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation ou déclaration, uniquement si elles sont nécessaires à l'équilibre économique et social de la zone (chaufferies urbaines, parcs de stationnement, climatisation, etc...).
- Sont également admises les constructions et les utilisations du sol non interdites à l'article UG 1, sous réserve qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone.

SECTION 2 : Conditions de l'occupation du sol

ARTICLE UG 3 : ACCES ET VOIRIE

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, carrossable et en bon état de viabilité.

Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte (défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc).

D'autre part, les voies doivent être aménagées, si elles se terminent en impasse, de façon à permettre le retournement des véhicules.

Les conditions techniques applicables aux accès et voies de desserte, à l'exception des voies existantes, sont les suivantes :

1°) **Accès particuliers** :
- avoir au moins 3,20 m de largeur,
- avoir moins de 50,00 m de longueur,
- desservir au plus 10 logements ou des établissements occupant au plus 20 personnes.

2°) **Voies secondaires** : leur création peut être soumise à des conditions particulières de tracé, de largeur et d'exécution dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants ou en vue de leur intégration dans la voirie publique communale.

Elles devront présenter les caractéristiques minimales suivantes :

- une largeur d'emprise égale ou supérieure à 8,00 m, avec une chaussée aménagée pour le passage de deux files de voitures.

Des chaussées plus étroites aménagées pour le passage d'une seule file de voitures peuvent être autorisées à condition que la longueur de la partie étroite ne dépasse pas 50,00 m et qu'une bonne visibilité soit assurée.

3°) **Accès à l'intérieur d'une propriété**

D'une façon générale, à l'intérieur d'une propriété, toute construction à usage d'habitation, industriel ou commercial devra disposer d'un accès à partir d'une voie d'au moins 3,20 m de largeur. Cette disposition ne sera pas exigée pour les constructions annexes.

Toute propriété peut bénéficier à charge du pétitionnaire d'un bateau sur une voie publique, exceptionnellement de deux sous réserve que le second accès ne présente ni risque, ni gêne pour la circulation et le stationnement publics. L'aménagement d'un second bateau peut notamment être autorisé lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies ou pour améliorer le fonctionnement d'activité économique.
En cas de division foncière, sur une période de 10 ans à compter de cette décision, il ne pourra pas être créé plus de deux bateaux supplémentaires pour desservir le ou les terrains issus de cette division.
Des dispositions particulières pourront être autorisées si elles sont justifiées par la configuration de la parcelle d'origine.

4°) **Desserte des places de stationnement**.

Les places de stationnement réalisées dans la marge de reculement d'une voie publique devront être desservies à partir de l'intérieur de la propriété et non par accès direct sur la voie.

ARTICLE UG 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

Toute construction devra disposer d'un réseau d'assainissement interne de type séparatif et respectera en outre, l'ensemble des conditions particulières définies par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 (article 5) et le décret n° 94.469 du 23 juin 1994 relatif à la collecte et au traitement des eaux usées.

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales, d'alimentation en eau potable et au respect des prescriptions en matière de collecte sélective des déchets, dans les conditions fixées dans l'annexe technique n° 5 relative aux réseaux d'eau et d'assainissement et au système d'élimination des déchets.

Toute construction neuve devra disposer de réseaux électriques et de télécommunication en souterrain.

COLLECTE DES DECHETS

Celle-ci devra être conforme aux règlements sanitaires départementaux et communaux.

ARTICLE UG 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règles particulières en ce qui concerne les caractéristiques des terrains.

ARTICLE UG 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES. ET EMPRISES PUBLIQUES

1. Voies publiques :

Les constructions pourront être édifiées à l'alignement ou en retrait pour toutes les voies.

Les accès de parking et, si possible, leurs rampes d'accès, devront être implantées en retrait par rapport à l'alignement et non par accès direct sur la voie.

Pour les secteurs de plan masse 1, 2, 3 et 11 les constructions s'inscriront suivant les implantations définies au plan de masse les concernant.

2. Autres emprises publiques :

Vis-à-vis des emprises publiques autres que de voirie, toute construction devra être implantée à une distance minimale égale à la moitié de la hauteur de sa façade ou de son pignon adjacent à ladite emprise publique, avec un minimum de 2,50 m.

Pour le secteur de plan masse n°11 les constructions s'inscriront suivant les implantations définies au plan de masse.

Dans ce secteur de plan masse n °11, des reculs ou saillies sont autorisés dans les conditions ci-après :

Recul :

Les constructions doivent obligatoirement être implantées sur l'alignement. Cependant, au dessus du niveau rez-de-chaussée les reculs sur alignements sont libres.

Saillies :

Les saillies sur façades, de 2,00 m maximum, sont autorisées pour les éléments tels que balcons, bow-windows, surplombs, oriels... à partir de 3,50 m au dessus du niveau des voies ou emprises publiques ou à vocation publique.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cette modulation pourra être portée à 100%.

ARTICLE UG 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

L'implantation des constructions n'est autorisée que dans l'emprise des constructions existantes régulièrement implantées avant l'approbation du présent document.

Toutefois, une marge de constructibilité de 2m au maximum est autorisée par rapport à une emprise de la construction édifiée avant la date susvisée, sous réserve de respecter une distance minimale de 6 m par rapport à la limite séparative.

Pour les secteurs de plan masse 1, 2, 3 et 11 les constructions s'inscriront suivant les implantations maximum définies aux secteurs de plan de masse les concernant. Cependant la longueur de vue directe à réserver par rapport aux limites de propriété demeurera dans tous les cas d'au moins 8 mètres.

Les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif devront quant à eux respecter les prescriptions ci après :

L'implantation des constructions devra tenir compte de l'orientation, de la topographie des lieux et de l'implantation des constructions voisines.

Les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait.

Dans un souci d'harmonie, les constructions édifiées en limite séparative, devront si possible s'accoler aux constructions voisines si celles-ci sont déjà implantées en limite.

Les pignons en limite séparative ou en retrait inférieur à 2,50m ne pourront pas excéder un linéaire total de 15m.

Dans le cas de constructions en retrait de la limite séparative, ce retrait devra être au moins égal :

- à la hauteur de la façade du bâtiment, si la façade comporte des baies, à l'exclusion des jours de souffrance.

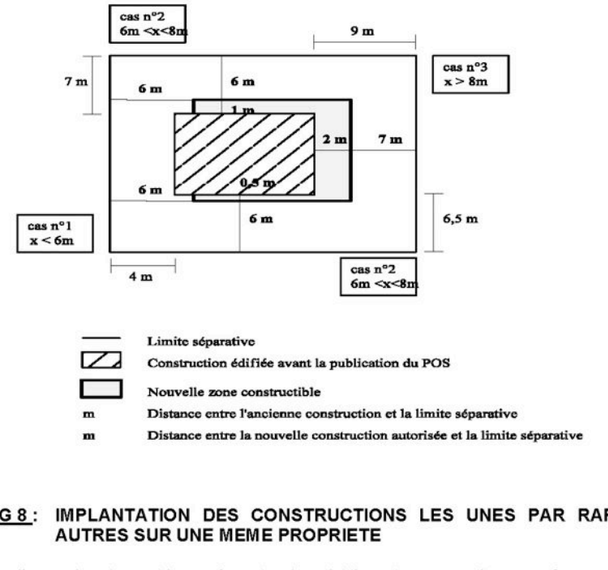
- à la moitié de cette hauteur, avec un minimum de 4 mètres, dans le cas contraire.

La longueur de vue directe, à réserver par rapport aux limites de propriété, est d'au moins 8 mètres.

Des exceptions pourront être autorisées pour les vues ne respectant pas la distance requise, lorsque celles-ci s'exercent sur des murs ou des pignons ou des toitures dépourvus d'ouvertures situées à moins de 2,50 m de la limite séparative, ou sur des espaces publics.

Récapitulatif des différents cas d'implantation d'une construction sur une même parcelle

(Hors secteurs à plan de masse ou constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif).



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

Une distance d'au moins 4 m est imposée entre deux bâtiments non contigus, sauf annexe.

La longueur des vues directes des pièces habitables ou de travail ne peut être inférieure à 8 m. Les vues directes ainsi définies sont réciproques pour les façades des bâtiments se faisant face sur une même propriété.

Des exceptions pourront être autorisées pour les vues ne respectant pas la distance requise, lorsque celles-ci s'exercent sur des murs, des pignons ou des toitures dépourvus d'ouverture.

Pour les secteurs de plan masse 1, 2, 3 et 11 les constructions s'inscriront suivant les implantations définies aux secteurs de plan masse les concernant. Cependant la longueur de vue directe à réserver par rapport aux bâtiments sur une même propriété demeurera dans tous les cas d'au moins 8 mètres.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UG 9 : EMPRISE AU SOL

Les possibilités maximales d'emprise au sol des constructions résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 6 à 8 inclus.

L'emprise au sol pour les constructions ou l'extension des équipements publics ou d'intérêt collectif pourra atteindre 60 % de la surface de la parcelle. 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%.

Pour les secteurs de plan masse 1, 2, 3 et 11 l'emprise au sol maximale des constructions devra respecter l'emprise maximale définie au plan de masse les concernant.

Cependant, pour ces secteurs des exceptions pourront être autorisées pour des éléments d'architecture tels que bow-window, oriels...).

L'emprise en infrastructure pourra atteindre 80 % de la surface de la parcelle, des dispositions différentes pouvant être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages publics ou d'intérêt collectif.

Pour le secteur de plan masse n°11 l'emprise au sol en infrastructure sera définie au secteur de plan masse.

ARTICLE UG 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale autorisée pour une nouvelle construction ne devra pas dépasser la hauteur de la construction édifiée avant la date d'approbation du PLU.

Pour les secteurs de plan masse 1, 2, 3 et 11 la hauteur maximale autorisée sera définie aux secteurs de plan masse les concernant.

Toutefois pour des éléments techniques tels que : ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures, la hauteur maximum pourra être dépassée à condition que leur superficie n'excède pas le 1/10ème de la superficie du dernier niveau de construction.

Dans le secteur de plan masse n°11, les parties de façades des bâtiments d'habitation d'une hauteur de R+6 ne pourront excéder chacune 32 mètres linéaire et pour chaque linéaire de façade, les bâtiments d'habitation d'une hauteur de R+5 ne pourront excéder 16 mètres linéaire.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UG 11 : ASPECT EXTERIEUR ET CLOTURES

Dans un souci d'harmonie urbaine, les constructions implantées en front bâti devront présenter vis-à-vis de la voie publique un linéaire de façade minimal de 10 mètres.

.Dans le secteur de plan masse n° 11, les sous-sols donnant sur les voies et emprises publiques ou à vocation publique ne pourront dépasser de 1,5 mètre le niveau du terrain aménagé, sauf contrainte particulière liée à la topographie de la parcelle ou au plan de prévention du risque inondation en vigueur.

Dans le secteur de plan masse n° 11, les façades des bâtiments donnant sur le domaine public ou à vocation publique devront être traitées en matériau de qualité (exemple : pierre, brique, grés cérame...) sur un minimum de 40 % de leur surface.

Par ailleurs, en l'absence d'éléments de toitures en pente, un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures terrasses et aux éléments de façade présentant un retrait en attique.

Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture locale ou de la zone.

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

L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts, tels que parpaings, agglos, etc..., est interdit, sauf ceux dont le parement est traité en conséquence.

Un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructures (V.M.C....).

Les couvertures apparentes de nature ou d'aspect précaires sont interdites.

Les matériaux de façade et les volumétries des constructions devront s'intégrer harmonieusement à l'environnement bâti sans porter atteinte au paysage urbain.

CLOTURES :

Sauf nécessité technique, les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus de la moitié de la hauteur, le rapport 1/3 plein étant recommandé. Il est recommandé des clôtures végétalisées ou permettant la vue sur les espaces verts ou libres privatifs.

Si elles sont en simple grillage sur toute la hauteur, elles devront être impérativement doublées d'une haie végétale.

Les clôtures ne pourront dépasser une hauteur de 2 m, en limite du domaine public, sauf cas de mur de clôture faisant aussi office de mur de soutènement.

Les clôtures en limite séparative seront constituées par des grilles, grillages, murs ou tout autre dispositif d'une hauteur maximum de 2,50 m.

Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour des raisons techniques ou de sécurité.

ANTENNES :

Les antennes à réflecteur sont soumises à autorisation dans le cas où la dimension du réflecteur excède les dimensions prévues par les textes réglementaires (supérieures à 1 mètre).

Les antennes de toute nature devront être installées afin qu'elles soient le moins visibles à partir de l'espace public, quel que soit le type d'immeuble, et dans le respect des recommandations suivantes :

- toiture à pente(s) : l'antenne sera installée sur le toit, sans pour autant dépasser le faîtage,
- toitures terrasses : les antennes sont préconisées en toiture terrasse, en recul par rapport à l'acrotère.

ARTICLE UG 12 : STATIONNEMENT

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

Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement des véhicules. Le nombre d'emplacements à prévoir sera au minimum de :

- **Habitat**:
  1 place par logement ≤ 60 m² SHAB
  1,2 place par logement > 60 ≤ 80 m² SHAB
  1,5 place par logement > 80 ≤ 100 m² SHAB
  2 places par logement > 100 m² ≤ 170 m² SHAB
  3 places par logement au-delà de 170 m² SHAB

  Les logements locatifs sociaux acquis ou améliorés avec un prêt aidé par l'Etat, dans le cadre de l'article 1er de la loi n°90-149 du 31/05/90 visant à la mise en œuvre du droit au logement, pourront être exemptés en tout ou partie de l'obligation de stationnement en application de l'article 46 de la loi n° 98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions. Cette

disposition est applicable en fonction des possibilités de stationnement public liées au quartier avoisinant.

- **Bureaux : 1 place pour 50 m² de SHON**.
- **Station service** : 12 places
- **Commerces/Artisanat/Services et Etablissements Recevant du Public (ERP) :**

SHON < 200 m² : 1 place pour 50 m² de SHON, ou 1 place pour 40 m² de surface de vente (condition la plus contraignante des deux), sans être inférieure à 2.

- 200 m²< SHON < 5.000 m² : 1 place pour 100 m² de SHON ou 1 place pour 80 m² de surface de vente, sans être inférieure à 4 (condition la plus contraignante des deux).

Pour des locaux à usage de commerces, artisanat et services d'une SHON existante inférieure à 200 m², aucune place de stationnement nouvelle ne sera exigée pour le réaménagement des locaux sans changement d'affectation, ni création de SHON, ni de surface de vente supplémentaire, sauf si la nouvelle destination est susceptible de porter atteinte à la commodité du voisinage à cet égard.

- **Autres Etablissements Recevant du Public** :

Professions libérales : 1 place pour 50 m² de SHON, avec un minimum de 2 places.

Cinéma – Secteur à plan masse 1 : 1 place pour 50 sièges.

Salles de spectacle SHON < 200 m² : 1 place de stationnement pour 5 sièges.
SHON > 200 m² : 1 place pour 20 sièges.

Restaurant : 1 place pour 3 couverts.

Hôtel : 1 place pour 3 chambres.

Résidences étudiants, travailleurs : 1 place pour 3 chambres.

- **Services publics :**

1 Locaux d'enseignement supérieur, universitaire et professionnel : 1 place de stationnement pour 50 m² de SHON créée ou réaménagée.

Des dispositions différentes pourront être admises pour les locaux d'enseignement supérieur pour les surfaces nouvellement crées correspondant a des transferts d'activités existantes sur le site.

2 Autres services publics : la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité et des possibilités de stationnement publics liés au quartier avoisinant.

Dans les cas non prévus aux alinéas précédents, le nombre de places de stationnement doit permettre une satisfaction normale des besoins, eu égard à la destination des constructions.

Les établissements industriels et commerciaux devront également réserver, sur leur terrain, les emplacements nécessaires pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et manutention, sans encombrer la voie publique.

L'accès des parkings et des garages réalisés dans la marge de reculement d'une voie publique devra obligatoirement se faire par l'intérieur de la propriété et non directement sur la voie publique.

L'emprise des accès sur le domaine public devra être dimensionnée et localisée pour assurer correctement les manœuvres de véhicule en tenant compte des obstacles existants (arbres, lampadaires...).

La distribution des places de stationnement, leurs dimensions, le tracé en plan et en profil en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives ou difficiles. En

particulier, et pour des raisons de visibilité et de sécurité publique, les rampes d'accès aux parkings devront présenter, à la sortie sur le domaine public, un palier d'au moins 3,50 m de longueur et d'une pente inférieure ou égale à 5 %.

Les places de stationnement réalisées dans la marge de reculement d'une voie publique devront être desservies à partir de l'intérieur de la propriété et non par accès direct sur la voie.

Conformément à l'article L 123-1-12 du Code de l'Urbanisme, lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même,

- soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération,

- soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

En l'absence d'un tel parc, le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable peut être tenu de verser à la commune une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement dans les conditions définies par l'article L. 332-7-1.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

Les places de stationnement situées en surface devront, dans toute la mesure du possible :

→ soit être implantées sur des dalles de couverture des constructions enterrées, s'il en existe ;

→ soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.

Pour répondre à l'accessibilité des personnes handicapées, 5 % des parkings leur sont réservés dans toutes les aires de stationnement.

Le total obtenu en application des ratios sus-indiqués sera toujours arrondi au nombre entier supérieur.

Locaux ou abris vélos

Les programmes de logements, bureaux, commerces et établissements recevant du public devront obligatoirement prévoir des locaux ou abris vélos. Les emplacements prévus devront être équipés et présenter les dimensions minimales suivantes :

- Habitation : 0,5 m² par logement.
- Bureaux : 1 m² pour 80 m².
- Enseignement : (secondaire, professionnel ou universitaire) 20 m² pour 100 élèves.
- Commerces (de plus de 200 m² de SHON) : 2 places pour 100 m² de surface commerciale.
- Autres établissements recevant du public : le nombre d'emplacement sera déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et des possibilités liées au quartier environnant.

ARTICLE UG 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.

L'aménagement des espaces libres et les plantations devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté au sol et au site.

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement seront obligatoirement traitées en espaces verts.

La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 10% de la surface du terrain

Il sera demandé au minimum 1 arbre de haute tige pour 100 m² de surface d'espaces verts exigible. Les arbres de haute tige devront être implantés en pleine terre ou à défaut, dans un volume de terre végétale suffisant pour permettre leur bon développement, soit un minimum de 1,20 m x 1,20 m x 1,20m.

Les aires de stationnement en surface et les cheminements piétons comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 100 m² de surfaces affectées au stationnement.

Pour les secteurs de plan masse, les arbres de haute tige seront exigés selon les possibilités, dans les zones libres de construction, dans les marges de recul et sur tous les espaces disponibles bordant les voiries.

Les dalles de couverture des parkings et garages, ainsi que les toitures terrasses des volumes débordants en rez-de-chaussée, devront obligatoirement faire l'objet d'un traitement paysager ou minéral particulièrement soigné.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

SECTION 3 : Possibilités d'occupation du sol

ARTICLE UG 14 : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DES SOLS

Les possibilités maximales d'occupation du sol résulteront de l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

CHAPITRE II - DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE NATURELLE ET FORESTIERE N

Dans le P.L.U. de Créteil la zone N comprend un seul secteur.

Caractère actuel de la zone :

Il s'agit d'une zone protégée de toute urbanisation, du fait de la qualité ou de la nature des sites et du paysage.

N	**Lac, Base de loisirs, Parcs publics Dupeyroux, Ravageurs, Sarrazins et le Sud du Lac côté Ouest, le cimetière, la Pointe de l'Ile Brise Pain, les terrains du Port Autonome en bordure de Marne et la totalité de l'Ile de la Guyère.**

SECTION 1 : Nature de l'occupation ou de l'utilisation du sol

ARTICLE N 1 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL INTERDITS

- Les constructions nouvelles de toute nature, sauf celles autorisées à l'article N 2.
- Les campings, caravanings et dépôts de caravanes.
- La modification du nivellement du sol naturel lorsqu'elle n'a pas pour but l'aspect paysager, ni l'aménagement d'aires de sports ou d'activités de loisirs.
- Les affouillements, les défrichements, l'abattage des plantations d'arbres sans autorisation administrative.
- Les dépôts et décharges non liés à l'exploitation de gisements naturels.
- Les entreprises de cassage de voitures.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières.

ARTICLE N 2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL AUTORISES SOUS CONDITIONS

- L'amélioration de l'habitabilité des constructions existantes.
- Les ouvrages d'intérêt public (châteaux d'eau, relais hertziens, postes de transformation électrique, constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris) s'ils ne portent pas atteinte à l'intérêt de la zone.
- Les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif liées aux activités sportives, de plein air ou de loisirs, agricoles ou horticoles.

SECTION 2 : Conditions de l'occupation du sol

ARTICLE N 3 : ACCES ET VOIRIES

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, carrossable et en bon état de viabilité, suffisante au regard du projet envisagé et notamment vis à vis de l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

L'accès aux voies doit satisfaire aux conditions de sécurité des usagers des voies publiques et des personnes utilisant ces accès.

Les caractéristiques des voies de desserte à créer devront être soumises à des conditions particulières de tracé, de largeur et d'exécution dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants ou en vue de leur intégration dans la voirie publique communale.

Les places de stationnement réalisées dans la marge de reculement d'une voie publique devront être desservies à partir de l'intérieur de la propriété et non par accès direct sur la voie.
En cas de division foncière, sur une période de 10 ans à compter de cette décision, il ne pourra pas être créé plus de deux bateaux supplémentaires pour desservir le ou les terrains issus de cette division.
Des dispositions particulières pourront être autorisées si elles sont justifiées par la configuration de la parcelle d'origine.

ARTICLE N 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

Toute construction devra disposer d'un réseau d'assainissement interne de type séparatif et respectera en outre, l'ensemble des conditions particulières définies par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 (article 5) et le décret n° 94.469 du 23 juin 1994 relatif à la collecte et au traitement des eaux usées.

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement, s'ils existent, d'alimentation en eau potable et au respect des prescriptions en matière de collecte sélective des déchets, dans les conditions fixées dans l'annexe technique n° 5 relative aux réseaux d'eau et d'assainissement et au système d'élimination des déchets.

COLLECTE DES DECHETS

Celle-ci devra être conforme aux règlements sanitaires départementaux et communaux.

ARTICLE N 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS.

Il n'est pas fixé de règles particulières.

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

1. Voies publiques :

Les constructions édifiées le long de la RN 186 devront respecter une marge de reculement de 10 m par rapport à la limite d'emprise de cette voie.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dans la limite d'une modulation de 30 % des distances résultant de l'application stricte des présentes règles.

2. Autres emprises publiques :

Vis-à-vis des emprises publiques autres que de voirie, toute construction devra être implantée à une distance minimale égale à la moitié de la hauteur de sa façade ou de son pignon adjacent à ladite emprise publique, avec un minimum de 2,50 m.

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

Les constructions peuvent venir en limite ou en retrait. Dans ce dernier cas, elles respecteront une distance égale au moins à leur hauteur.

La longueur de vue directe, à réserver par rapport aux limites de propriété, est d'au moins 8 mètres.

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

Une distance d'au moins 4 mètres est imposée entre des constructions non contiguës.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE N 9 : EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ne pourra excéder 10% de la surface totale du terrain.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE N 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Les hauteurs maximales des façades et les hauteurs plafond des constructions ne pourront excéder les valeurs suivantes : (cf. définition des hauteurs en annexe)
- hauteur de façade : 6m
- hauteur plafond : 9 m

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE N 11 : ASPECT EXTERIEUR ET CLOTURES

- Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture locale ou de la zone.
- Les différents murs d'un bâtiment, y compris des annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.
- L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts, tels que parpaings, agglos, etc..., est interdit, sauf ceux dont le parement est traité en conséquence.

- Un soin particulier devra être apporté au traitement des toitures ainsi qu'à l'intégration des ouvrages techniques en superstructures (V.M.C.…).
- Les couvertures apparentes de nature ou d'aspect précaires sont interdites.
- Les matériaux de façade et les volumétries des constructions devront s'intégrer harmonieusement à l'environnement bâti sans porter atteinte au paysage urbain.

CLOTURES :

Sauf nécessité technique, les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus du tiers de la hauteur. Il est recommandé des clôtures végétalisées ou permettant la vue sur les espaces verts ou libres privatifs.

Si elles sont en simple grillage sur toute la hauteur, elles devront être impérativement doublées d'une haie végétale.

Les clôtures ne pourront dépasser une hauteur de 2 m, en limite du domaine public, sauf cas de mur de clôture faisant aussi office de mur de soutènement.

Les clôtures en limite séparative seront constituées par des grilles, grillages, de préférence aux murs ou tout autre dispositif, d'une hauteur maximum de 2,50 m.

Pour les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour des raisons techniques ou de sécurité.

ANTENNES :

Les antennes à réflecteur sont soumises à autorisation dans le cas où la dimension du réflecteur excède les dimensions prévues par les textes réglementaires (diamètre supérieur à 1 mètre).

Les antennes à réflecteur (antennes paraboliques) de radiodiffusion – télévision, visibles de l'espace public sont interdites dans le périmètre de protection de l'Eglise et du Colombier.
Les antennes de toute nature devront être installées afin qu'elles soient le moins visibles à partir de l'espace public et dans le respect des recommandations suivantes :

- habitation individuelle : l'antenne sera installée sur le toit, sans pour autant dépasser le faîtage ou l'acrotère.

ARTICLE N 12 : STATIONNEMENT

Le nombre d'emplacements de stationnement doit permettre une satisfaction normale des besoins, eu égard à la destination des constructions.

Le stationnement des véhicules des habitants devra être assuré en dehors de la voie publique.

Les établissements recevant du public devront obligatoirement prévoir des locaux ou abris vélos dont les dimensions seront fonctions des besoins induits par l'activité et des possibilités liées au quartier environnant.

ARTICLE N 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.

L'aménagement des espaces libres et les plantations devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté au sol et au site.

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement seront obligatoirement plantées et traitées de façon paysagère avec un arbre de haute tige pour 100m² de surfaces d'espaces verts exigibles au titre de l'opération projetée.

Les aires de stationnement comporteront un arbre au moins pour 50 m² de surfaces affectées au stationnement.

Les dalles de couverture des parkings et garages, ainsi que les toitures terrasses des volumes débordant en rez-de-chaussée, devront obligatoirement faire l'objet d'un traitement paysager ou minéral particulièrement soigné.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

SECTION 3 : Possibilités d'occupation du sol

ARTICLE N 14 : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DES SOLS

L'amélioration des constructions existantes ne pourra excéder 5 % de la Surface Hors Œuvre Brute (SHOB) de la construction existante

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif autorisés à l'article N2 du présent document.

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

www.societedugrandparis.fr