

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

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

PIÈCE **1.1.17**

Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme

Plan d'Aménagement de Zone, **ZAC des Boutareines**
(Villiers-sur-Marne)

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 dans la ZAC des « Boutareines » sur la ville de Villiers-sur-Marne	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 POS en vigueur	25
4.3	Le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) des « Boutareines »	25
4.3.1	Le secteur A	25
4.3.2	Le secteur C	26
4.4	Mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone	28
4.4.1	Les principes retenus pour la mise en compatibilité	28
4.4.2	Evolutions des « dispositions réglementaires propres à la Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines » induites par le projet	28

5 Extraits du Plan d'Aménagement de Zone 33

1. Extrait des dispositions réglementaires en vigueur
2. Extrait des dispositions réglementaires mis en compatibilité

1 Preamble

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) des « Boutareines » sur la ville de VILLIERS-SUR-MARNE, dans le Val-de-Marne, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon n°1 - Noisy-Champs - Pont de Sèvres du réseau de transport public du Grand Paris dont une section souterraine traverse le territoire communal.

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

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

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC des « Boutareines » sur la commune de VILLIERS-SUR-MARNE ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

Le POS approuvé de la ville de VILLIERS-SUR-MARNE ne s'applique pas à la totalité de son territoire communal et certains secteurs sont régis par des zones d'aménagement concerté (ZAC), zones qui possèdent leurs propres règles, indépendantes de celles du POS.

Or, la ZAC des « Boutareines » ayant elle-même été approuvée avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, celle-ci doit faire l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de son plan d'aménagement de zone, conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme, si la nécessité s'en fait sentir.

Après examen des pièces du PAZ, il est donc apparu nécessaire de la mettre en compatibilité, un dossier spécifique a donc été établi conjointement au dossier de mise en compatibilité du POS. [A noter que dans le cadre de la procédure de révision du POS de Villiers-sur-Marne valant élaboration d'un nouveau Plan Local d'Urbanisme, qui doit être approuvé avant la fin de l'année 2013, la ZAC des Boutareines sera intégrée dans le nouveau PLU. Cette procédure tient compte de l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris sur le territoire communal.](#)

La ville de VILLIERS-SUR-MARNE 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, règlement d'aménagement de zone n'a fait l'objet d'aucune évolution. Ainsi, les dispositions prévues par la présente procédure de mise en compatibilité demeurent inchangées.

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

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

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

Conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) approuvée avant l'entrée en vigueur de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

2.1.2 Champ d'application

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

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

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

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

2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier dans la Zone d'Aménagement Concerté des « Boutareines » sur la ville de VILLIERS-SUR-MARNE. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du Plan d'Aménagement de Zone 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC des « Boutareines » sur la ville de VILLIERS-SUR-MARNE. 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 Plan d'Aménagement de Zone 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC des « Boutareines » avec la Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet d'un **examen conjoint** de :*

- L'Etat.
- la personne publique à l'initiative de la zone d'aménagement concerté.
- 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'Etat.***

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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC des « Boutareines ».

4 - L'avis de la personne publique à l'initiative de la ZAC

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC des « Boutareines » avec la Déclaration d'Utilité Publique est soumis pour avis à la personne publique à l'initiative de la ZAC. Celle-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 Plan d'Aménagement de Zone. 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 dans le périmètre de la ZAC les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Cette pièce 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 Plan d'Aménagement de Zone et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits des « **dispositions réglementaires propres à la Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines** » portant sur les articles concernés 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 dans la ZAC, 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 du Plan d'Aménagement de Zone ne nécessitent pas d'évolution.

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

2.4.1 Article L. 123-16

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

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

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

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

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

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

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

2.4.2 Article R. 123-23

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

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

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

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

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

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

2.4.3 Autres dispositions

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

2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

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

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

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

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

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

3 Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

l'objet d'une mise en compatibilité spécifique conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme.

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

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

3.2.1 Le programme d'ensemble

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

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

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

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

Le programme comprend les liaisons suivantes :

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

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

La ligne rouge est constituée des principales liaisons fonctionnelles suivantes :

- une liaison de rocade desservant les secteurs denses de proche couronne dans le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine et le nord de la Seine-Saint-Denis, et permettant le désenclavement de territoires tels que ceux situés à l'est de la Seine-Saint-Denis ;
- au nord-est, une liaison assurant notamment la desserte des plates-formes aéroportuaires et des bassins d'emplois de Roissy et du Bourget, pour les relier efficacement aux grands pôles d'activité de la Plaine Saint-Denis et du territoire nord des Hauts-de-Seine, ainsi qu'au quartier d'affaires de La Défense.

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

Une ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel :

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

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

Une ligne verte Orly – Versailles – Nanterre :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- sites de maintenance et de remisage des trains (SMR) : ces sites assurent la maintenance en atelier du parc de matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement d'organes) ainsi que le lavage et le remisage des trains. Ils peuvent également accueillir des fonctions rattachées à l'exploitation des lignes (poste de commandement centralisé, encadrement opérationnel de la ligne, ...) ;
- centres de dépannage rapide des trains (CDR) : ces centres, situés en extrémité de ligne lorsque le SMR est éloigné géographiquement, permettent de réaliser les dépannages rapides des trains sans perte de temps due aux trajets des trains jusqu'au SMR ;
- sites de maintenance des infrastructures (SMI) : ces sites assurent les besoins de maintenance patrimoniale des voies et des équipements fixes du système de transport – traction, basse tension, signalisation, automatismes de conduite, courants faibles, équipements électromécaniques. Ils peuvent le cas échéant être regroupés avec les sites de maintenance et de remisage des trains.

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



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3.2 Les gares

Les gares se composent de deux parties :

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

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

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

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

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

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

3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

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

- Les postes de ventilation seront réalisés tous les 800 mètres environ et représenteront une emprise au sol d'environ 50 mètres carrés. Ces postes de ventilation seront soit intégrés aux gares, soit réalisés en souterrain avec installation de grilles au sol.
- Les accès pompiers devront être réalisés au minimum tous les 800 mètres également. Il s'agit d'ouvrages situés préférentiellement sur la voirie publique et raccordés au tunnel. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés.

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

3.2.3.4 Les sites industriels

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

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

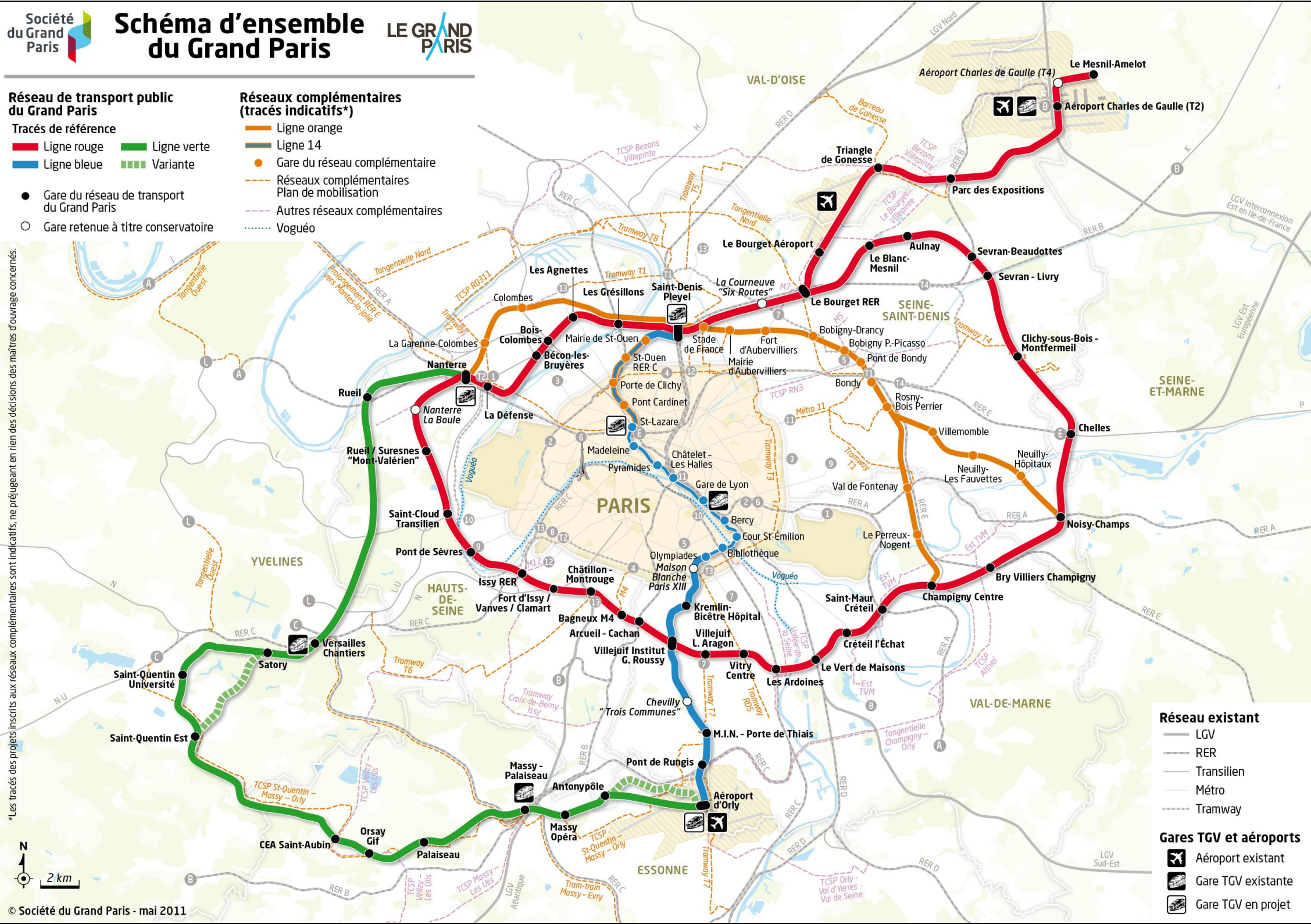
Le site de Vitry-sur-Seine a pour fonction d'assurer l'entretien de l'ensemble des infrastructures de la ligne de métro. Les équipements qui lui sont associés permettent de garantir la maintenance des voies, du système d'alimentation électrique ainsi que des équipements liés aux systèmes, aux gares et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

3.2.4 Présentation du projet dans la ZAC des « Boutareines » sur la ville de Villers-sur-Marne

La ZAC des « Boutareines » sur la commune de VILLERS-SUR-MARNE est uniquement concernée par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur une courte distance d'environ 180 mètres. Aucun ouvrage technique annexe ou émergence de gare n'est présent sur cette section.

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

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



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 concernant le réseau routier et « *les échanges intercommunaux en grande couronne* » font apparaître un projet de voirie (liaison A4/RN4) qui n'est pas remis en question par le projet de réseau de transport public du Grand Paris, et notamment par la réalisation de la future gare de Bry-Villiers-Champigny dont l'émergence se situe hors de l'emprise de la voie en projet.

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

Les dispositions du Schéma Directeur 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC des « Boutareines » 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 VILLIERS-SUR-MARNE ne fait pas partie d'un périmètre de Schéma Directeur ni de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

4.2 Le POS en vigueur

Le POS en vigueur de la commune de VILLIERS-SUR-MARNE est concerné par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur la partie Ouest du territoire communal, ainsi que par une partie des emprises de la gare de « Bry – Villiers – Champigny ».

Ces dispositions n'étant pas compatibles avec le projet du Grand Paris, il fait donc l'objet d'une mise en compatibilité spécifique, parallèlement à celle du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC des « Boutareines ».

4.3 Le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) des « Boutareines »

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) des « Boutareines », créée à l'initiative de l'EPAMARNE et approuvée le 3 décembre 1999, est impactée par le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur totale d'environ 180 mètres.

Le périmètre de la ZAC n'est concerné que par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris. Traversant le périmètre entre le chemin des Boutareines à l'Est et le boulevard Jean Monnet à l'Ouest, la ZAC est orientée Nord-Ouest – Sud-Est et concerne des terrains aujourd'hui sommairement aménagés.

Aucun ouvrage technique annexe ou émergence de gare n'est présent sur cette section.

Sur le document graphique du plan d'aménagement de zone de la ZAC, la section du projet traverse deux secteurs distincts :

- Le secteur A, à l'Est, entre le chemin des Boutareines et la rue Georges Van Parys. C'est la zone la plus importante de la ZAC.
- Le secteur C, à l'Ouest, entre la rue Georges Van Parys et le boulevard Jean Monnet. Il s'agit d'une « zone résiduelle ».

Aucune autre pièce du Plan d'Aménagement de Zone n'est concernée par le projet.

4.3.1 Le secteur A

Ce secteur est traversé par la section souterraine sur 130 mètres environ.

Les « *dispositions réglementaires propres à la Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines* » précisent qu'il s'agit d'un secteur destiné à accueillir des activités économiques :

« *Ce secteur, d'une surface d'environ 5,85 ha pourra admettre une réceptivité maximale de 44 000 m² de plancher.* »

Les programmes qui prendront place sur ce secteur pourront être de nature :

- *Activités commerciales.*
- *Bureaux.*
- *Production artisanat.*
- *Activités mixtes (bureaux, production, artisanat).*

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Ces différents secteurs d'activités pourront s'accompagner d'implantation de services, hôtels et restaurants. »

Aujourd'hui, ce secteur est presque entièrement occupé. Seule sa partie Sud, concernée par le projet, n'est pas aménagée.

4.3.2 Le secteur C

Ce secteur est traversé par la section souterraine sur 50 mètres environ.

Les « *dispositions réglementaires propres à la Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines* » précisent qu'**il s'agit d'un secteur destiné à recevoir des services, mais ne disposant que de faibles capacités d'accueil** :

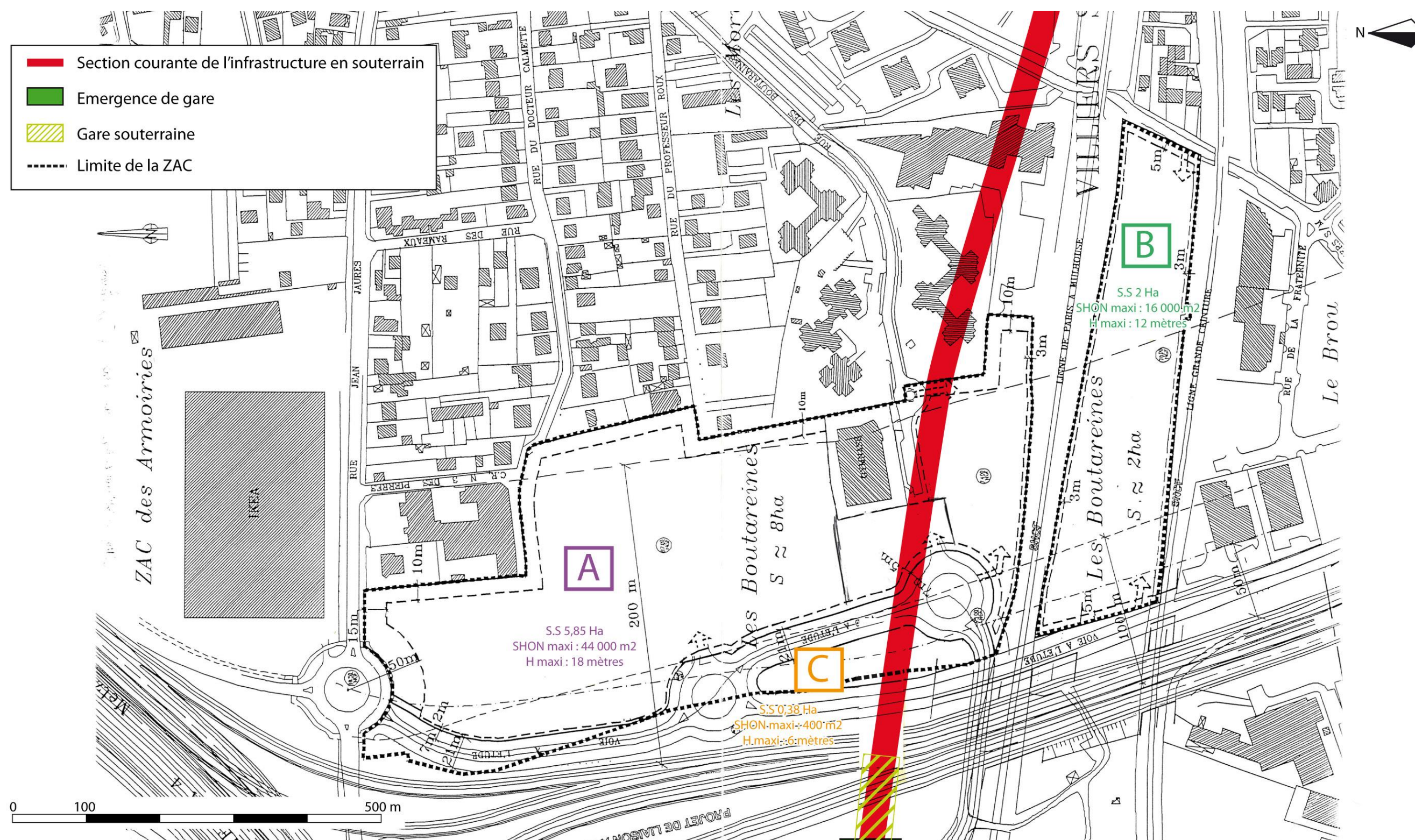
« Ce secteur, d'une surface d'environ 0,38 ha compte tenu de sa situation géographique particulière et des dispositions en matière de reculement des bâtis pourra admettre une réceptivité de 400 m² hors œuvre.

Ce secteur, situé dans un espace résiduel laissé par les tracés de l'itinéraire futur de la déviation de la RN 303, pourra admettre :

- Des services. »

Ce secteur n'est pas aménagé.

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR DE LA ZAC DES « BOUTAREINES » SUR LA VILLE DE VILLIERS-SUR-MARNE
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



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

4.4 Mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) des « *Boutareines* » sur la commune de VILLIERS-SUR-MARNE 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 par la **réécriture partielle des « dispositions réglementaires propres à la Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines » afin d'y introduire en tant que de besoin les compléments nécessaires afin d'autoriser le projet dans toutes ses composantes.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.4.1 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. Ces dispositions peuvent s'appliquer par extension aux Plans d'Aménagement de Zone des ZAC restées autonomes. 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC des « *Boutareines* » ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

4.4.2 Evolutions des « dispositions réglementaires propres à la Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines » induites par le projet

Après analyse du libellé des articles des « *dispositions réglementaires propres à la Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines* » des deux secteurs traversés, 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 qui ne comporte ni ouvrages techniques annexes⁴ ni émergence de gare ou emprises de gare souterraines, et de la rédaction de ces « *dispositions réglementaires* », les évolutions ne concerneront que les articles 1 (« *Occupations et utilisations du sol autorisées* ») et 2 (« *Occupations et utilisations du sol interdites* ») des deux secteurs, pour lever si le besoin s'en fait sentir les interdictions pouvant peser sur les différentes composantes du projet (notamment les affouillements nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris).

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

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

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

SECTEURS TRAVERSES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
A	Art. 1	L'article 1, dans son paragraphe A.1.1., autorise les : « - Activités commerciales - Bureaux - Production, artisanat - Activités mixtes (bureaux, production, artisanat) - Services, hôtels et restaurants - Les équipements publics de superstructure. » Le projet appartient à la catégorie des équipements. Toutefois, même si cela ne relève pas d'une définition précise dans le Code de l'Urbanisme, la notion d'équipement, utilisée notamment dans les opérations d'aménagement, distingue d'une part les équipements de superstructure (bâtiments ou installations à usage collectif : bâtiments administratifs, centres culturels, équipements sportifs, écoles...) et les équipements d'infrastructure (au sol ou en sous-sol : voiries, réseaux de transport ou de communications, canalisations...). Incontestablement, les éléments du projet traversant le périmètre de la ZAC appartiennent à la deuxième catégorie. Le paragraphe A.1.1., en n'autorisant que les équipements de superstructure, n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé. Par contre, sont autorisés sous conditions au paragraphe A.1.2. : « - Les affouillements et exhaussements du sol, s'ils sont liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur. ». Dès lors que le paragraphe A.1.1. aura été complété pour autoriser le projet, ce paragraphe répondra aux besoins du projet en termes d'affouillements et deviendra compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Il ne nécessite donc pas de modification de son libellé.	Le paragraphe A.1.1 est complété de la manière suivante : « A.1.1. LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES sont admises : - Activités commerciales - Bureaux - Production, artisanat - Activités mixtes (bureaux, production, artisanat) - Services, hôtels et restaurants - Les équipements publics de superstructure <u>et les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».</u>
	Art. 2	Le présent article renvoie à l'article 1. Ce dernier article étant mis en compatibilité, l'article 2 autorise de fait le projet de réseau de transport public en souterrain 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.	/

SECTEURS TRAVERSES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
C	Art. 1	L'article 1, dans son paragraphe C.1.1., n'autorise que les « <i>services</i> ». Il s'agit d'une notion large et qui n'est pas plus précisément définie dans le document. Elle ne semble toutefois pas pouvoir être confondue avec celle de « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> » puisque le paragraphe C.1.2. identifie également parmi les types d'occupation et d'autorisation du sol soumis à des conditions particulières : « - Les locaux techniques et ouvrages qui sont utiles ou nécessaires à la vie et à l'activité de la ZAC ou d'intérêt public. - Les équipements publics de superstructure. » En tout état de cause, comme pour l'article A 1, ces différentes définitions ne permettent pas de prendre en compte les éléments du projet. L'article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et le paragraphe C.1.1. nécessite une modification de son libellé. Par contre, sont autorisés sous conditions au paragraphe C.1.2.: « - Les affouillements et exhaussements du sol, s'ils sont liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur. ». Dès lors que le paragraphe C.1.1. aura été complété pour autoriser le projet, ce paragraphe répondra aux besoins du projet en termes d'affouillements et deviendra compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Il ne nécessite donc pas de modification de son libellé.	Le paragraphe C.1.1 est complété d'un second alinéa : <u>« - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».</u>
	Art. 2	Le présent article renvoie à l'article 1. Ce dernier article étant mis en compatibilité, l'article 2 autorise de fait le projet de réseau de transport public en souterrain 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.	/

5 Extraits du Plan d'Aménagement de Zone



Dispositions réglementaires
Document en vigueur

Extrait

ZAC des « Boutareines » de la ville de Villiers-sur-Marne

Plan d'aménagement de zone approuvé le 3 décembre 1999

TITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR A

CARACTERE ET VOCATION DU SECTEUR

Ce secteur, d'une surface d'environ 5,85 Ha pourra admettre une réceptivité maximale de 44.000 m² de plancher.

Les programmes qui prendront place sur ce secteur pourront être de nature :

- Activités commerciales,
- Bureaux,
- Production, artisanat,
- Activités mixtes (bureaux, production, artisanat).

Ces différents secteurs d'activités pourront s'accompagner d'implantation de services, hôtels et restaurants.

Ce site s'organisera en bordure de la future voie de desserte qui sera à terme, le nouvel itinéraire de la Nationale 303.

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

ARTICLE A.1.1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL AUTORISEES

A.1.1. LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES sont admises :

- Activités commerciales
- Bureaux
- Production, artisanat
- Activités mixtes (bureaux, production, artisanat)
- Services, hôtels et restaurants
- Les équipements publics de superstructure.

A.1.2. - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES ne sont admises que si elles respectent les conditions définies ci-dessous :

- Les logements des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer le fonctionnement, le gardiennage ou la surveillance des bâtiments.
- Les locaux techniques et ouvrages qui sont utiles ou nécessaires à la vie et à l'activité de la ZAC ou d'intérêt public.
- Les affouillements et exhaussements du sol, s'ils sont liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur.
- Les installations classées nécessaires aux occupations et utilisations du sol admises à l'article A.1.1. ci-dessus, en ce compris les parkings construits par application des normes de stationnement édictées à l'article A.1.2. du Règlement de la ZAC.

ARTICLE A.2. - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites, toutes les occupations ou utilisations du sol qui ne figurent pas à l'article A.1.1, ainsi que :

- l'ouverture de terrains de camping et de caravanes.
- le stationnement de caravanes sur les terrains à l'exception de celles nécessaires aux installations et à la durée des chantiers, le dépôt de véhicules hors d'usage, les aires de stockage des véhicules ne faisant pas partie du stationnement de l'activité du secteur.
- les stockages ou dépôts de matériaux usagés, de toute nature, à l'air libre
- les carrières.
- les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, au titre de la Loi n° 76.663 du 19 juillet 1976 et n° 92.646 du 13 juillet 1992 à l'exclusion de celles admises à l'article A.1.2. ci-dessus.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE A.3. - ACCES ET VOIRIES

ACCES

Les accès se font à partir de la voie publique, soit directement sur celle-ci, soit par l'intermédiaire de voie de desserte propre aux opérations existantes ou futures.

- les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile conformément aux règlements en vigueur.
- aucun accès ne pourra avoir une largeur inférieure à 3,50 m.

VOIRIES

- la création de voies publiques ou privées communes ouvertes à la circulation automobile n'est autorisée que si leur chaussée est au moins égale à 6 m.
- Cette largeur peut être réduite à 5 m pour les voies d'une longueur inférieure à 50 m.
- toute voie se terminant en impasse doit être aménagée à son extrémité de telle manière que les véhicules de secours et services puissent aisément faire demi-tour.

ARTICLE A.4. - DESSERTE PAR LES RESEAUX

ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

ASSAINISSEMENT

RAPPEL

Le système d'assainissement de la ZAC est du type séparatif, possédant ainsi un réseau d'eaux usées et un réseau d'eaux pluviales.

EAUX PLUVIALES

Les aménagements réalisés sur tout terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collectant les eaux de cette catégorie.

EAUX USEES

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

RESIDUS INDUSTRIELS

Le mode de traitement ou d'élimination des résidus industriels sera conforme à la législation en vigueur, soit nationale, soit départementale.
Les bennes à résidus industriels seront cachées à la vue par un aménagement approprié.

ORDURES MENAGERES

Les aires de ramassage et de stockage des ordures ménagères seront cachées à la vue par un aménagement approprié. Les spécifications fixées par le règlement sanitaire départemental, par les arrêtés communaux ou intercommunaux seront respectées.

ARTICLE A.5. - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE A.6. - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions implantées en bordure des voies publiques devront respecter les reculs définis dans le plan général (R.1.3.1.) et des servitudes et espaces publics (R.1.3.2.).

ARTICLE A.7. - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions par rapport aux limites séparatives devront respecter les reculs suivants :

- avec vue directes : il est demandé un recul compté horizontalement de tout point de la construction et correspondant à la hauteur du bâtiment (acrotère au faîtage) $L = H$ avec un minimum de 8 m.
- avec vue directes et mur aveugle : la distance minimum comptée horizontalement de tout point de la construction par rapport à la limite séparative devra être de $L = H/2$ avec un minimum de 4 m.
- en cas de construction issues d'une composition d'ensemble, il pourra être établi un contrat dit de cour commune.
Les marges de reculement de façade à façade comportant des vues directes devront respecter : $L = H/2$ avec un minimum de 4 m par rapport à la limite séparative.

En limite Est des terrains, le long de la limite de ZAC il est, dans tous les cas, demandé un recul minimum de 10 m du bâti.
Cette disposition figure au plan général et constructibilité (R.1.3.1.) ainsi qu’au plan des servitudes et espaces publics (R.1.3.2.).

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

Dans le cas de constructions implantées sur une même propriété, celles-ci respecteront entre bâtiments les reculs et distances suivants :

- Si vues directes : $L = H/2$ avec une distance minimum de 8 m entre bâtiments.
- Sans vue ou mur aveugle : $L = H/2$ avec une distance minimum de 4 m.

ARTICLE A.9. - EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 50% du terrain (CES : 0,50).

ARTICLE A.10. - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel (côte moyenne en cas de déclivité) jusqu'au point le plus élevé du bâtiment (acrotère, faîtage ou étage technique).

Les éléments de superstructures tels que édicules d'ascenseurs, cheminées, ventilations, en sont exclus.

- la hauteur des constructions ne pourra excéder 18 m.

ARTICLE A.11. - ASPECT EXTERIEUR

Les bâtiments devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception.

L'architecture des constructions sera étudiée afin de créer un paysage bâti cohérent.

Les espaces extérieurs des opérations, en pied de bâtiments seront réalisés en liaison avec les espaces verts environnants.

Les bâtiments annexes, transformateurs, poste de coupure, chaufferie, etc... seront intégrés aux bâtiments, dans la mesure où cette localisation ne manifeste pas d’impossibilité technique majeure.

Les édicules techniques en toiture des bâtiments devront faire partie intégrante de l'aspect architectural de la réalisation.

Signalétique - enseignes

Les différents projets qui prendront place sur ce site s’inscrivent dans un site qui a fait l'objet d'étude globale d'aménagement et de développement cohérent de Villiers-sur-Marne qui, pour certains, rentrent dans leur phase opérationnelle d'aménagement, sous forme de ZAC.

A ce titre, les enseignes et autres signalétiques devront tenir compte de la réglementation en vigueur, notamment lors d'implantation en bordure de voir autoroutière et grandes infrastructures, ainsi que de se conformer à la réglementation communale en ce domaine.

D'une manière générale, elles devront faire partie de la volumétrie d'ensemble des bâtiments, s'intégrer à ceux-ci et se conformer au cahier des charges de cession des terrains.

Mâts

Dans le cas d'éléments particuliers de signalétique tels que mâts ou enseignes, ceux-ci, dans un même secteur, devront être uniques et regrouper plusieurs ensembles commerciaux ou autres, auxquels ils se rapportent.

Ils devront, en outre, se conformer au cahier des charges de cession des terrains.

Toitures

Les édifices de matériels techniques ou nécessaires au fonctionnement, situés sur les toitures terrasses devront faire l'objet d'un traitement spécifique et faire partie intégrante du projet du bâtiment.

Clôtures

Afin je garder un caractère "commercial" ouvert, les clôtures dans ce secteur sont à proscrire.

Dispositions diverses

Les dépôts et stockages des résidus industriels ainsi que les aires de ramassage de déchets recevront des dispositions particulières selon le cahier des charges de cession des terrains, afin de les soustraire le plus possible à la vue depuis le domaine public.

ARTICLE A.12 - STATIONNEMENT

RAPPEL

Le stationnement des véhicules devra correspondre aux besoins des constructions et installations. Ces stationnements seront localisés dans les emprises des secteurs de la ZAC.

1- PRINCIPLE

Sur ce secteur, les besoins en stationnement des différentes et futures réalisations devront être réalisés sur l’emprise des terrains de chaque opération. Dans la mesure où les besoins en stationnement des opérations ne pourront être satisfaits sur l’assiette des terrains, ceux-ci devront être réalisés en sous-sol.

2- DEMANDE MINIMUM DES NORMES DE STATIONNEMENT

· Bureaux	:	1 place pour 50 m ² de SHON
· Production, artisanat	:	1 place pour 100 m ² de SHON
· Stockage - Réserves	:	1 place pour 200 m ² de SHON
· Commerces et Services	:	1 place pour 20 m ² de vente (5 pl/100 m ²)
· Restaurants	:	1 place pour 5 m ² de salle de repas
· Hôtels	:	1 place par chambre jusqu’à 20 chambres
au-delà de 20 chambres	:	0,5 place par chambre 1 place d’autocar pour 40 chambres

Lorsque plus de 50% des places de stationnement existantes sur une même unité foncière ne sont pas utilisées, la disposition suivante pourra être appliquée dans le cas d’staension, de changement de destination, ou de construction nouvelle sur cette même unité foncière :

- 35% du total des places non utilisées pourront être déduites du nombre de places à réaliser.

Le pétitionnaire devra fournir un bilan de stationnement précisant la capacité et les modalités de gestion du parking, le nombre de places non utilisées, la fréquentation moyenne journalière de l’établissement, l’effectif du personnel,...

ARTICLE A.13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES
CLASSES

La surface minimum des espaces verts de chaque lot ne pourra être inférieure à 20% de celui-ci.

La localisation et la nature des plantations devra apparaître sur le plan de masse figurant au permis de construire.

Les espaces non affectés aux constructions, parkings et voies de circulation devront être traités par des plantations et pelouses. Ils devront constituer le prolongement naturel des espaces verts avoisinants et devront être plantés à raison d'un arbre pour 100 m² minimum.

Les aires de stationnement seront agrémentées par des plantations d’un arbre pour 4 places de stationnement.

A ce titre, un plan cadre annexe de paysagement de ces secteurs indique les orientations à prendre en compte (plan n°DA.4.).

SECTION III -POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION
DU SOL

ARTICLE A.14 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

La réceptivité globale est définie pour ce secteur en tant que surface de plancher hors œuvre nette et ne pourra dépasser 44.000 m² SHON.

ARTICLE A.15 - DEPASSEMENT DE LA SURFACE DE PLANCHER
DEVELOPPEE HORS OEUVRE MAXIMALE

Le dépassement de la surface de plancher fixée à l'article A.14 n'est pas autorisé.

TITRE IV - DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR C

CARACTERE ET VOCATION DU SECTEUR

Ce secteur, d'une surface d'environ 0,38 Ha compte tenu de sa situation géographique particulière et des dispositions en matière de reculement des bâtis pourra admettre une réceptivité de 400 m² hors œuvre.

Ce secteur, situé dans un espace résiduel laissé par les tracés de l'itinéraire futur de la déviation de la RN 303, pourra admettre :

- Des services

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

ARTICLE C.1. - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL AUTORISEES

C.1.1 LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES sont admises :

- Services

C.1.2. - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES ne sont admises que si elles respectent les conditions définies ci-dessous :

- Les locaux techniques et ouvrages qui sont utiles ou nécessaires à la vie et à l'activité de la ZAC ou d'intérêt public.
- Les équipements publics de superstructure.
- Les affouillements et exhaussements du sol, s'ils sont liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur.
- Les installations classées nécessaires aux occupations et utilisations du sol admises à l'article C.1.1. ci-dessus. en ce compris les parkings construits par application des normes de stationnement édictées à l'article C.1.2. du Règlement de la ZAC.

ARTICLE C.2. - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites, toutes les occupations ou utilisations du sol qui ne figurent pas à l'article C.1.1, ainsi que :

- l'ouverture de terrains de camping et de caravanes.
- le stationnement de caravanes sur les terrains à l'exception de celles nécessaires aux installations et à la durée des chantiers, le dépôt de véhicules hors d'usage, les aires de stockage des véhicules ne faisant pas partie du stationnement de l'activité du secteur.
- les carrières.
- les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, au titre de la Loi n° 76.663 du 19 juillet 1976 et n° 92.646 du 13 juillet 1992 à l'exclusion de celles admises à l'article C.1.2. ci-dessus.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE C.3. - ACCES ET VOIRIES

ACCES

Les accès se font à partir de la voie publique, soit directement sur celle-ci, soit par l'intermédiaire de voie de desserte propre aux opérations existantes ou futures.

- les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile conformément aux règlements en vigueur.
- aucun accès ne pourra avoir une largeur inférieure à 3,50 m.

VOIRIES

- la création de voies publiques ou privées communes ouvertes à la circulation automobile n'est autorisée que si leur chaussée est au moins égale à 6 m.
- Cette largeur peut être réduite à 5 m pour les voies d'une longueur inférieure à 50 m.
- toute voie se terminant en impasse doit être aménagée à son extrémité de telle manière que les véhicules de secours et services puissent aisément faire demi-tour.

ARTICLE C.4. - DESSERTE PAR LES RESEAUX

ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

ASSAINISSEMENT

RAPPEL

Le système d'assainissement de la ZAC est du type séparatif, possédant ainsi un réseau d'eaux usées et un réseau d'eaux pluviales.

EAUX PLUVIALES

Les aménagements réalisés sur tout terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collectant les eaux de cette catégorie.

EAUX USEES

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

RESIDUS INDUSTRIELS

Le mode de traitement ou d'élimination des résidus industriels sera conforme à la législation en vigueur, soit nationale, soit départementale.
Les bennes à résidus industriels seront cachées à la vue par un aménagement approprié.

ORDURES MENAGERES

Les aires de ramassage et de stockage des ordures ménagères seront cachées à la vue par un aménagement approprié. Les spécifications fixées par le règlement sanitaire départemental, par les arrêtés communaux ou intercommunaux seront respectées.

ARTICLE C.5. - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE C.6. - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions implantées en bordure des voies publiques devront respecter les reculs définis dans le plan général (R.1.3.1.) et des espaces publics (R.1.3.2.).

ARTICLE C.7. - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions par rapport aux limites séparatives devront respecter les reculs suivants :

Compte tenu des dispositions géographiques particulières, secteur situé entre 2 voies, les constructions envisagées dans la zone constructible devront respecter le recul prescrit en bordure des voies au plan n° R.1.3.1.

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

Dans le cas de constructions implantées sur une même propriété, celles-ci respecteront entre bâtiments les reculs et distances suivants :
Si vues directes : L = H/2 avec une distance minimum de 8 m entre bâtiments.
Sans vue ou mur aveugle : L = H/2 avec une distance minimum de 4 m.

ARTICLE C.9. - EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 50% du terrain (CES : 0,50).

ARTICLE C.10. - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel (côte moyenne en cas de déclivité) jusqu'au point le plus élevé du bâtiment (acrotère, faîtage ou étage technique).

Les éléments de superstructures tels que édicules d'ascenseurs, cheminées, ventilations, en sont exclus.

- la hauteur des constructions ne pourra excéder 6 m.

ARTICLE C.11. - ASPECT EXTERIEUR

Les bâtiments devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception.

L'architecture des constructions sera étudiée afin de créer un paysage d'entrée de ville, bâti cohérent.

Les espaces extérieurs des opérations, en pied de bâtiments seront réalisés en liaison avec les espaces publics.

Les bâtiments annexes, transformateurs, poste de coupure, chaufferie, etc... seront intégrés aux bâtiments.

Les édicules techniques en toiture des bâtiments devront faire partie intégrante de l'aspect architectural de la réalisation.

Signalétique - enseignes

Les différents projets qui prendront place sur ce site s'inscrivent dans un site qui a fait l'objet d'étude globale d'aménagement et de développement cohérent de Villiers-sur-Marne qui, pour certains, rentrent dans leur phase opérationnelle d'aménagement, sous forme de ZAC.

A ce titre, les enseignes et autres signalétiques devront tenir compte de la réglementation en vigueur, notamment lors d'implantation en bordure de voir autoroutière et grandes infrastructures, ainsi que de se conformer à la réglementation communale en ce domaine.

D'une manière générale, elles devront faire partie de la volumétrie d'ensemble des bâtiments, s'intégrer à ceux-ci et se conformer au cahier des charges de cession des terrains.

Mâts

La particularité de ce secteur est d'être isolé et limité en sa périphérie par le dispositif de voirie de la future déviation de la RN 303 et également d'être localisé dans l'emprise des dispositions liées à la Loi Barnier.

Dans le cas d'éléments particuliers de signalétique tels que mâts ou enseignes, ceux-ci, dans un même secteur, devront être uniques et regrouper plusieurs ensembles commerciaux ou autres, auxquels ils se rapportent.

Toitures

Les édifices de matériels techniques ou nécessaires au fonctionnement, situés sur les toitures terrasses devront faire l'objet d'un traitement spécifique et faire partie intégrante du projet du bâtiment.

Clôtures

Afin je garder un caractère "commercial" ouvert, les clôtures dans ce secteur sont à proscrire.

Dispositions diverses

Les dépôts et stockages des résidus industriels ainsi que les aires de ramassage de déchets seront implantés de telle manière qu'ils ne soient pas visibles de l'espace public.

ARTICLE C.12 - STATIONNEMENT

Sur ce secteur, les besoins en stationnement des opérations devront être réalisés sur l'emprise des terrains de chaque opération. Ils se localiseront préférentiellement au sol et dans le respect des normes minimales des espaces verts à attribuer au lot.

DEMANDE MINIMUM DES NORMES DE STATIONNEMENT

- Services : 1 place pour 20 m² de SHON

Dans la mesure où la fonction de l'implantation prévue sur ce secteur occasionnerait une demande de stationnement supérieure aux normes minimum, celle-ci organiserait son stationnement conformément au respect de l'article 13.

ARTICLE C.13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

La surface minimum des espaces verts de chaque lot ne pourra être inférieure à 20% de celui-ci.

La localisation et la nature des plantations devra apparaître sur le plan de masse figurant au permis de construire.

Les espaces non affectés aux constructions, parkings et voies de circulation devront être traités par des plantations et pelouses. Ils devront constituer le prolongement naturel des espaces verts avoisinants et devront être plantés à raison d'un arbre pour 100 m² minimum.

Les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre tige pour 4 emplacements.

Les aires de stockage seront masquées à la vue et traitées en continuité et en harmonie avec l'architecture du bâtiment et avec le paysagement des espaces extérieurs.

**SECTION III -POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION
DU SOL**

ARTICLE C.14 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

La réceptivité globale est définie pour ce secteur en tant que surface de plancher hors œuvre nette ne pourra dépasser 400 m² SHON.

**ARTICLE C.15 - DEPASSEMENT DE LA SURFACE DE PLANCHER
DEVELOPPEE HORS OEUVRE MAXIMALE**

Le dépassement de la surface de plancher fixée à l'article C.14 n'est pas autorisé.

2.

Dispositions réglementaires Document mis en compatibilité



Extrait

ZAC des « Boutareines » de la ville de Villiers-sur-Marne

Plan d'aménagement de zone approuvé le 3 décembre 1999

TITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR A

CARACTERE ET VOCATION DU SECTEUR

Ce secteur, d'une surface d'environ 5,85 Ha pourra admettre une réceptivité maximale de 44.000 m² de plancher.

Les programmes qui prendront place sur ce secteur pourront être de nature :

- Activités commerciales,
- Bureaux,
- Production, artisanat,
- Activités mixtes (bureaux, production, artisanat).

Ces différents secteurs d'activités pourront s'accompagner d'implantation de services, hôtels et restaurants.

Ce site s'organisera en bordure de la future voie de desserte qui sera à terme, le nouvel itinéraire de la Nationale 303.

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

ARTICLE A.1.1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL AUTORISEES

A.1.1. LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES sont admises :

- Activités commerciales
- Bureaux
- Production, artisanat
- Activités mixtes (bureaux, production, artisanat)
- Services, hôtels et restaurants
- Les équipements publics de superstructure et les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

A.1.2. - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES ne sont admises que si elles respectent les conditions définies ci-dessous :

- Les logements des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer le fonctionnement, le gardiennage ou la surveillance des bâtiments.
- Les locaux techniques et ouvrages qui sont utiles ou nécessaires à la vie et à l'activité de la ZAC ou d'intérêt public.
- Les affouillements et exhaussements du sol, s'ils sont liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur.
- Les installations classées nécessaires aux occupations et utilisations du sol admises à l'article A.1.1. ci-dessus, en ce compris les parkings construits par application des normes de stationnement édictées à l'article A.1.2. du Règlement de la ZAC.

ARTICLE A.2. - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites, toutes les occupations ou utilisations du sol qui ne figurent pas à l'article A.1.1, ainsi que :

- l'ouverture de terrains de camping et de caravanes.
- le stationnement de caravanes sur les terrains à l'exception de celles nécessaires aux installations et à la durée des chantiers, le dépôt de véhicules hors d'usage, les aires de stockage des véhicules ne faisant pas partie du stationnement de l'activité du secteur.
- les stockages ou dépôts de matériaux usagés, de toute nature, à l'air libre
- les carrières.
- les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, au titre de la Loi n° 76.663 du 19 juillet 1976 et n° 92.646 du 13 juillet 1992 à l'exclusion de celles admises à l'article A.1.2. ci-dessus.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE A.3. - ACCES ET VOIRIES

ACCES

- Les accès se font à partir de la voie publique, soit directement sur celle-ci, soit par l'intermédiaire de voie de desserte propre aux opérations existantes ou futures.
- les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile conformément aux règlements en vigueur.
 - aucun accès ne pourra avoir une largeur inférieure à 3,50 m.

VOIRIES

- la création de voies publiques ou privées communes ouvertes à la circulation automobile n'est autorisée que si leur chaussée est au moins égale à 6 m.
- Cette largeur peut être réduite à 5 m pour les voies d'une longueur inférieure à 50 m.
- toute voie se terminant en impasse doit être aménagée à son extrémité de telle manière que les véhicules de secours et services puissent aisément faire demi-tour.

ARTICLE A.4. - DESSERTE PAR LES RESEAUX

ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

ASSAINISSEMENT

RAPPEL

Le système d'assainissement de la ZAC est du type séparatif, possédant ainsi un réseau d'eaux usées et un réseau d'eaux pluviales.

EAUX PLUVIALES

Les aménagements réalisés sur tout terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collectant les eaux de cette catégorie.

EAUX USEES

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

RESIDUS INDUSTRIELS

Le mode de traitement ou d'élimination des résidus industriels sera conforme à la législation en vigueur, soit nationale, soit départementale.
Les bennes à résidus industriels seront cachées à la vue par un aménagement approprié.

ORDURES MENAGERES

Les aires de ramassage et de stockage des ordures ménagères seront cachées à la vue par un aménagement approprié. Les spécifications fixées par le règlement sanitaire départemental, par les arrêtés communaux ou intercommunaux seront respectées.

ARTICLE A.5. - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE A.6. - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions implantées en bordure des voies publiques devront respecter les reculs définis dans le plan général (R.1.3.1.) et des servitudes et espaces publics (R.1.3.2.).

ARTICLE A.7. - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions par rapport aux limites séparatives devront respecter les reculs suivants :

- avec vue directes : il est demandé un recul compté horizontalement de tout point de la construction et correspondant à la hauteur du bâtiment (acrotère au faîtage) $L = H$ avec un minimum de 8 m.
- avec vue directes et mur aveugle : la distance minimum comptée horizontalement de tout point de la construction par rapport à la limite séparative devra être de $L = H/2$ avec un minimum de 4 m.
- en cas de construction issues d'une composition d'ensemble, il pourra être établi un contrat dit de cour commune.
Les marges de reculement de façade à façade comportant des vues directes devront respecter : $L = H/2$ avec un minimum de 4 m par rapport à la limite séparative.

En limite Est des terrains, le long de la limite de ZAC il est, dans tous les cas, demandé un recul minimum de 10 m du bâti.
Cette disposition figure au plan général et constructibilité (R.1.3.1.) ainsi qu’au plan des servitudes et espaces publics (R.1.3.2.).

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

Dans le cas de constructions implantées sur une même propriété, celles-ci respecteront entre bâtiments les reculs et distances suivants :

- Si vues directes : $L = H/2$ avec une distance minimum de 8 m entre bâtiments.
- Sans vue ou mur aveugle : $L = H/2$ avec une distance minimum de 4 m.

ARTICLE A.9. - EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 50% du terrain (CES : 0,50).

ARTICLE A.10. - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel (côte moyenne en cas de déclivité) jusqu'au point le plus élevé du bâtiment (acrotère, faîtage ou étage technique).

Les éléments de superstructures tels que édicules d'ascenseurs, cheminées, ventilations, en sont exclus.

- la hauteur des constructions ne pourra excéder 18 m.

ARTICLE A.11. - ASPECT EXTERIEUR

Les bâtiments devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception.

L'architecture des constructions sera étudiée afin de créer un paysage bâti cohérent.

Les espaces extérieurs des opérations, en pied de bâtiments seront réalisés en liaison avec les espaces verts environnants.

Les bâtiments annexes, transformateurs, poste de coupure, chaufferie, etc... seront intégrés aux bâtiments, dans la mesure où cette localisation ne manifeste pas d’impossibilité technique majeure.

Les édicules techniques en toiture des bâtiments devront faire partie intégrante de l'aspect architectural de la réalisation.

Signalétique - enseignes

Les différents projets qui prendront place sur ce site s’inscrivent dans un site qui a fait l'objet d'étude globale d'aménagement et de développement cohérent de Villiers-sur-Marne qui, pour certains, rentrent dans leur phase opérationnelle d'aménagement, sous forme de ZAC.

A ce titre, les enseignes et autres signalétiques devront tenir compte de la réglementation en vigueur, notamment lors d'implantation en bordure de voir autoroutière et grandes infrastructures, ainsi que de se conformer à la réglementation communale en ce domaine.

D'une manière générale, elles devront faire partie de la volumétrie d'ensemble des bâtiments, s'intégrer à ceux-ci et se conformer au cahier des charges de cession des terrains.

Mâts

Dans le cas d'éléments particuliers de signalétique tels que mâts ou enseignes, ceux-ci, dans un même secteur, devront être uniques et regrouper plusieurs ensembles commerciaux ou autres, auxquels ils se rapportent.

Ils devront, en outre, se conformer au cahier des charges de cession des terrains.

Toitures

Les édifices de matériels techniques ou nécessaires au fonctionnement, situés sur les toitures terrasses devront faire l'objet d'un traitement spécifique et faire partie intégrante du projet du bâtiment.

Clôtures

Afin je garder un caractère "commercial" ouvert, les clôtures dans ce secteur sont à proscrire.

Dispositions diverses

Les dépôts et stockages des résidus industriels ainsi que les aires de ramassage de déchets recevront des dispositions particulières selon le cahier des charges de cession des terrains, afin de les soustraire le plus possible à la vue depuis le domaine public.

ARTICLE A.12 - STATIONNEMENT

RAPPEL

Le stationnement des véhicules devra correspondre aux besoins des constructions et installations. Ces stationnements seront localisés dans les emprises des secteurs de la ZAC.

1- PRINCIPLE

Sur ce secteur, les besoins en stationnement des différentes et futures réalisations devront être réalisés sur l’emprise des terrains de chaque opération. Dans la mesure où les besoins en stationnement des opérations ne pourront être satisfaits sur l’assiette des terrains, ceux-ci devront être réalisés en sous-sol.

2- DEMANDE MINIMUM DES NORMES DE STATIONNEMENT

· Bureaux	:	1 place pour 50 m ² de SHON
· Production, artisanat	:	1 place pour 100 m ² de SHON
· Stockage - Réserves	:	1 place pour 200 m ² de SHON
· Commerces et Services	:	1 place pour 20 m ² de vente (5 pl/100 m ²)
· Restaurants	:	1 place pour 5 m ² de salle de repas
· Hôtels	:	1 place par chambre jusqu’à 20 chambres
au-delà de 20 chambres	:	0,5 place par chambre 1 place d’autocar pour 40 chambres

Lorsque plus de 50% des places de stationnement existantes sur une même unité foncière ne sont pas utilisées, la disposition suivante pourra être appliquée dans le cas d’staension, de changement de destination, ou de construction nouvelle sur cette même unité foncière :

- 35% du total des places non utilisées pourront être déduites du nombre de places à réaliser.

Le pétitionnaire devra fournir un bilan de stationnement précisant la capacité et les modalités de gestion du parking, le nombre de places non utilisées, la fréquentation moyenne journalière de l’établissement, l’effectif du personnel,...

ARTICLE A.13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES
CLASSES

La surface minimum des espaces verts de chaque lot ne pourra être inférieure à 20% de celui-ci.

La localisation et la nature des plantations devra apparaître sur le plan de masse figurant au permis de construire.

Les espaces non affectés aux constructions, parkings et voies de circulation devront être traités par des plantations et pelouses. Ils devront constituer le prolongement naturel des espaces verts avoisinants et devront être plantés à raison d'un arbre pour 100 m² minimum.

Les aires de stationnement seront agrémentées par des plantations d’un arbre pour 4 places de stationnement.

A ce titre, un plan cadre annexe de paysagement de ces secteurs indique les orientations à prendre en compte (plan n°DA.4.).

SECTION III -POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION
DU SOL

ARTICLE A.14 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

La réceptivité globale est définie pour ce secteur en tant que surface de plancher hors œuvre nette et ne pourra dépasser 44.000 m² SHON.

ARTICLE A.15 - DEPASSEMENT DE LA SURFACE DE PLANCHER
DEVELOPPEE HORS OEUVRE MAXIMALE

Le dépassement de la surface de plancher fixée à l'article A.14 n'est pas autorisé.

TITRE IV - DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR C

CARACTERE ET VOCATION DU SECTEUR

Ce secteur, d'une surface d'environ 0,38 Ha compte tenu de sa situation géographique particulière et des dispositions en matière de reculement des bâtis pourra admettre une réceptivité de 400 m² hors œuvre.

Ce secteur, situé dans un espace résiduel laissé par les tracés de l'itinéraire futur de la déviation de la RN 303, pourra admettre :

- Des services

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

ARTICLE C.1. - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL AUTORISEES

C.1.1 LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES sont admises :

- Services
- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

C.1.2. - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES ne sont admises que si elles respectent les conditions définies ci-dessous :

- Les locaux techniques et ouvrages qui sont utiles ou nécessaires à la vie et à l'activité de la ZAC ou d'intérêt public.
- Les équipements publics de superstructure.
- Les affouillements et exhaussements du sol, s'ils sont liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées dans le secteur.
- Les installations classées nécessaires aux occupations et utilisations du sol admises à l'article C.1.1. ci-dessus. en ce compris les parkings construits par application des normes de stationnement édictées à l'article C.1.2. du Règlement de la ZAC.

ARTICLE C.2. - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites, toutes les occupations ou utilisations du sol qui ne figurent pas à l'article C.1.1, ainsi que :

- l'ouverture de terrains de camping et de caravanes.
- le stationnement de caravanes sur les terrains à l'exception de celles nécessaires aux installations et à la durée des chantiers, le dépôt de véhicules hors d'usage, les aires de stockage des véhicules ne faisant pas partie du stationnement de l'activité du secteur.
- les carrières.
- les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, au titre de la Loi n° 76.663 du 19 juillet 1976 et n° 92.646 du 13 juillet 1992 à l'exclusion de celles admises à l'article C.1.2. ci-dessus.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE C.3. - ACCES ET VOIRIES

ACCES

- Les accès se font à partir de la voie publique, soit directement sur celle-ci, soit par l'intermédiaire de voie de desserte propre aux opérations existantes ou futures.
- les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile conformément aux règlements en vigueur.
 - aucun accès ne pourra avoir une largeur inférieure à 3,50 m.

VOIRIES

- la création de voies publiques ou privées communes ouvertes à la circulation automobile n'est autorisée que si leur chaussée est au moins égale à 6 m.
- Cette largeur peut être réduite à 5 m pour les voies d'une longueur inférieure à 50 m.
- toute voie se terminant en impasse doit être aménagée à son extrémité de telle manière que les véhicules de secours et services puissent aisément faire demi-tour.

ARTICLE C.4. - DESSERTE PAR LES RESEAUX

ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

ASSAINISSEMENT

RAPPEL

Le système d'assainissement de la ZAC est du type séparatif, possédant ainsi un réseau d'eaux usées et un réseau d'eaux pluviales.

EAUX PLUVIALES

Les aménagements réalisés sur tout terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collectant les eaux de cette catégorie.

EAUX USEES

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

RESIDUS INDUSTRIELS

Le mode de traitement ou d'élimination des résidus industriels sera conforme à la législation en vigueur, soit nationale, soit départementale.
Les bennes à résidus industriels seront cachées à la vue par un aménagement approprié.

ORDURES MENAGERES

Les aires de ramassage et de stockage des ordures ménagères seront cachées à la vue par un aménagement approprié. Les spécifications fixées par le règlement sanitaire départemental, par les arrêtés communaux ou intercommunaux seront respectées.

ARTICLE C.5. - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE C.6. - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions implantées en bordure des voies publiques devront respecter les reculs définis dans le plan général (R.1.3.1.) et des espaces publics (R.1.3.2.).

ARTICLE C.7. - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions par rapport aux limites séparatives devront respecter les reculs suivants :

- Compte tenu des dispositions géographiques particulières, secteur situé entre 2 voies, les constructions envisagées dans la zone constructible devront respecter le recul prescrit en bordure des voies au plan n° R.1.3.1.

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

Dans le cas de constructions implantées sur une même propriété, celles-ci respecteront entre bâtiments les reculs et distances suivants :
Si vues directes : L = H/2 avec une distance minimum de 8 m entre bâtiments.
Sans vue ou mur aveugle : L = H/2 avec une distance minimum de 4 m.

ARTICLE C.9. - EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 50% du terrain (CES : 0,50).

ARTICLE C.10. - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel (côte moyenne en cas de déclivité) jusqu'au point le plus élevé du bâtiment (acrotère, faîtage ou étage technique).

Les éléments de superstructures tels que édicules d'ascenseurs, cheminées, ventilations, en sont exclus.

- la hauteur des constructions ne pourra excéder 6 m.

ARTICLE C.11. - ASPECT EXTERIEUR

Les bâtiments devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception.

L'architecture des constructions sera étudiée afin de créer un paysage d'entrée de ville, bâti cohérent.

Les espaces extérieurs des opérations, en pied de bâtiments seront réalisés en liaison avec les espaces publics.

Les bâtiments annexes, transformateurs, poste de coupure, chaufferie, etc... seront intégrés aux bâtiments.

Les édicules techniques en toiture des bâtiments devront faire partie intégrante de l'aspect architectural de la réalisation.

Signalétique - enseignes

Les différents projets qui prendront place sur ce site s'inscrivent dans un site qui a fait l'objet d'étude globale d'aménagement et de développement cohérent de Villiers-sur-Marne qui, pour certains, rentrent dans leur phase opérationnelle d'aménagement, sous forme de ZAC.

A ce titre, les enseignes et autres signalétiques devront tenir compte de la réglementation en vigueur, notamment lors d'implantation en bordure de voir autoroutière et grandes infrastructures, ainsi que de se conformer à la réglementation communale en ce domaine.

D'une manière générale, elles devront faire partie de la volumétrie d'ensemble des bâtiments, s'intégrer à ceux-ci et se conformer au cahier des charges de cession des terrains.

Mâts

La particularité de ce secteur est d'être isolé et limité en sa périphérie par le dispositif de voirie de la future déviation de la RN 303 et également d'être localisé dans l'emprise des dispositions liées à la Loi Barnier.

Dans le cas d'éléments particuliers de signalétique tels que mâts ou enseignes, ceux-ci, dans un même secteur, devront être uniques et regrouper plusieurs ensembles commerciaux ou autres, auxquels ils se rapportent.

Toitures

Les édifices de matériels techniques ou nécessaires au fonctionnement, situés sur les toitures terrasses devront faire l'objet d'un traitement spécifique et faire partie intégrante du projet du bâtiment.

Clôtures

Afin je garder un caractère "commercial" ouvert, les clôtures dans ce secteur sont à proscrire.

Dispositions diverses

Les dépôts et stockages des résidus industriels ainsi que les aires de ramassage de déchets seront implantés de telle manière qu'ils ne soient pas visibles de l'espace public.

ARTICLE C.12 - STATIONNEMENT

Sur ce secteur, les besoins en stationnement des opérations devront être réalisés sur l'emprise des terrains de chaque opération. Ils se localiseront préférentiellement au sol et dans le respect des normes minimales des espaces verts à attribuer au lot.

DEMANDE MINIMUM DES NORMES DE STATIONNEMENT

- Services : 1 place pour 20 m² de SHON

Dans la mesure où la fonction de l'implantation prévue sur ce secteur occasionnerait une demande de stationnement supérieure aux normes minimum, celle-ci organiserait son stationnement conformément au respect de l'article 13.

ARTICLE C.13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

La surface minimum des espaces verts de chaque lot ne pourra être inférieure à 20% de celui-ci.

La localisation et la nature des plantations devra apparaître sur le plan de masse figurant au permis de construire.

Les espaces non affectés aux constructions, parkings et voies de circulation devront être traités par des plantations et pelouses. Ils devront constituer le prolongement naturel des espaces verts avoisinants et devront être plantés à raison d'un arbre pour 100 m² minimum.

Les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre tige pour 4 emplacements.

Les aires de stockage seront masquées à la vue et traitées en continuité et en harmonie avec l'architecture du bâtiment et avec le paysagement des espaces extérieurs.

**SECTION III -POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION
DU SOL**

ARTICLE C.14 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

La réceptivité globale est définie pour ce secteur en tant que surface de plancher hors œuvre nette ne pourra dépasser 400 m² SHON.

**ARTICLE C.15 - DEPASSEMENT DE LA SURFACE DE PLANCHER
DEVELOPPEE HORS OEUVRE MAXIMALE**

Le dépassement de la surface de plancher fixée à l'article C.14 n'est pas autorisé.



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

www.societedugrandparis.fr