NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Société du Grand Paris

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

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

PIÈCE **1.1.18**

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan d'Occupation des Sols de **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 12
2.4.3 Autres dispositions 13
2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité 13

3 Présentation générale du projet et de son contexte 15

3.1 Le contexte administratif du projet 17
3.1.1 Généralités 17
3.1.2 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département du Val-de-Marne 17
3.2 Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique 17
3.2.1 Le programme d'ensemble 17
3.2.2 Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres 19
3.2.3 Présentation technique du projet 19
3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Villiers-sur-Marne 20

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

4.1 Les documents supra-communaux 26
4.1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) 26
4.1.2 Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) 26
4.2 Le POS en vigueur 26
4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées 26
4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage 28
4.2.3 Les contraintes réglementaires 28
4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné 30
4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité 30
4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet 30
4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet 31
4.3.4 Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet 31
4.3.5 Evolutions du règlement induites par le projet 31

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune 51

A1. Extrait du rapport de présentation en vigueur
A2. Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité
B1. Extrait du règlement en vigueur
B2. Extrait du règlement mis en compatibilité
C1. Extrait du zonage en vigueur
C2. Extrait du zonage mis en compatibilité
D1. Extrait des emplacements réservés
D2. Extrait des emplacements réservés

1 Préambule

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

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du POS approuvé de 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.

En effet, la ville de VILLIERS-SUR-MARNE est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 mai 2001.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure porte sur une modification en date du 24 septembre 2012. Une procédure de révision du POS, valant élaboration d'un nouveau Plan Local d'Urbanisme (PLU), a été engagée. Le nouveau PLU de la ville de VILLIERS-SUR-MARNE, qui tient compte de l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris sur le territoire communal, doit être approuvé avant la fin de l'année 2013.

Ainsi, malgré ses diverses évolutions postérieures, le document d'urbanisme de VILLIERS-SUR-MARNE ayant été institué avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU) modifiée notamment par loi du 12 juillet 2010, portant « Engagement National pour l'Environnement », instituant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), il conserve sa spécificité quant à son contenu qui reste régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme, dans sa rédaction antérieure à la loi SRU. Il produit toutefois les mêmes effets qu'un PLU et obéit au même régime juridique.

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, le POS de la commune de Villiers-sur-Marne n'a fait l'objet d'aucune évolution. Ainsi, les dispositions prévues par la présente procédure de mise en compatibilité demeurent inchangées.

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

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

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d’urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

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

2.1.2 Champ d'application

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

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

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

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

2.1.3 Objet

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

Plus précisément, elle concerne :

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

2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

<u>1 - L'examen du dossier par le préfet</u>

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 POS approuvé de 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 POS avec l'opération.

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

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

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

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

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

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

3 - L'enquête publique conjointe

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du POS de la ville de VILLIERS-SUR-MARNE.

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du POS de la ville de VILLIERS-SUR-MARNE avec la Déclaration d'Utilité Publique est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

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

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

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

2.4.1 Article L. 123-16

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.2 Article R. 123-23

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

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

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

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

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

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

2.4.3 Autres dispositions

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

2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

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

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

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

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

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

3 Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.1 Le programme d'ensemble

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

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

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

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

Le programme comprend les liaisons suivantes :

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

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

La ligne rouge est constituée des principales liaisons fonctionnelles suivantes :

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

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

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

Une ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel :

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

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

Une ligne verte Orly – Versailles – Nanterre :

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

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

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

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

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

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

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

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

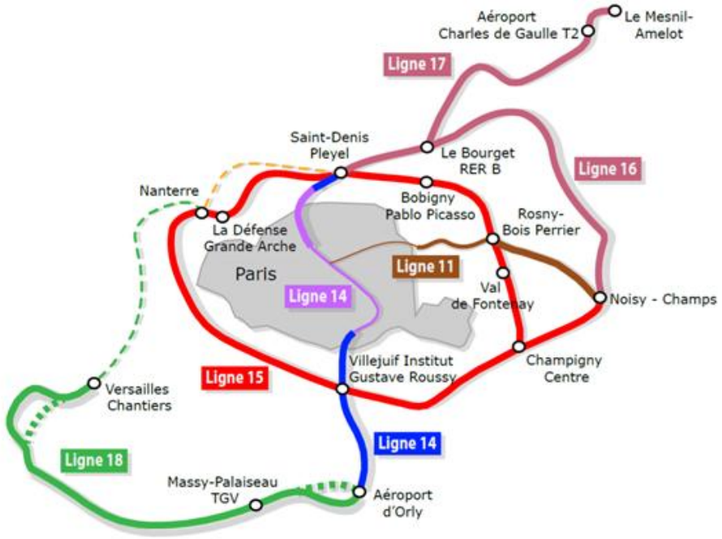
La taille du nouveau réseau impose par ailleurs de disposer de plusieurs installations de maintenance, dédiées à une ligne ou une portion de ligne. Les installations nécessaires sont de trois types :

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

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

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

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



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

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

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

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

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

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

Le projet doit être exploité avec un métro automatique de grande capacité : trains d'une largeur d'au moins 2,80 mètres et d'une longueur de 120 mètres, sur roulement fer, avec une capacité d'au moins 1 000 places par rame. Le projet prévoit également la création d'un site de maintenance des infrastructures à Vitry-sur-Seine, ainsi que d'un site de maintenance et de remisage des trains et d'un poste de commandement centralisé à Champigny-sur-Marne.

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

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

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

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

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

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

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

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

3.2.3.2 Les gares

Les gares se composent de deux parties :

1. La partie souterraine de la gare (la station) dont les dimensions sont de 125 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et

escalators permettant d'accéder à la partie émergente de la gare (le bâtiment voyageur), les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services nécessaires au fonctionnement du réseau.

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

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

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

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

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

3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

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

- Les postes de ventilation seront réalisés tous les 800 mètres environ et représenteront une emprise au sol d'environ 50 mètres carrés. Ces postes de ventilation seront soit intégrés aux gares, soit réalisés en souterrain avec installation de grilles au sol.
- Les accès pompiers devront être réalisés au minimum tous les 800 mètres également. Il s'agit d'ouvrages situés préférentiellement sur la voirie publique et raccordés au tunnel. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés.
- Les accès aux ouvrages d'épuisement[2] devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 mètres carrés, sans élévation par rapport au niveau du sol
- Les postes de redressement[3] seront réalisés tous les 2 kilomètres environ. Ils seront situés préférentiellement à l'intérieur des gares et sur le domaine public et pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1) jusqu'à 150 mètres carrés d'emprise au sol.

3.2.3.4 Les sites industriels

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

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

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

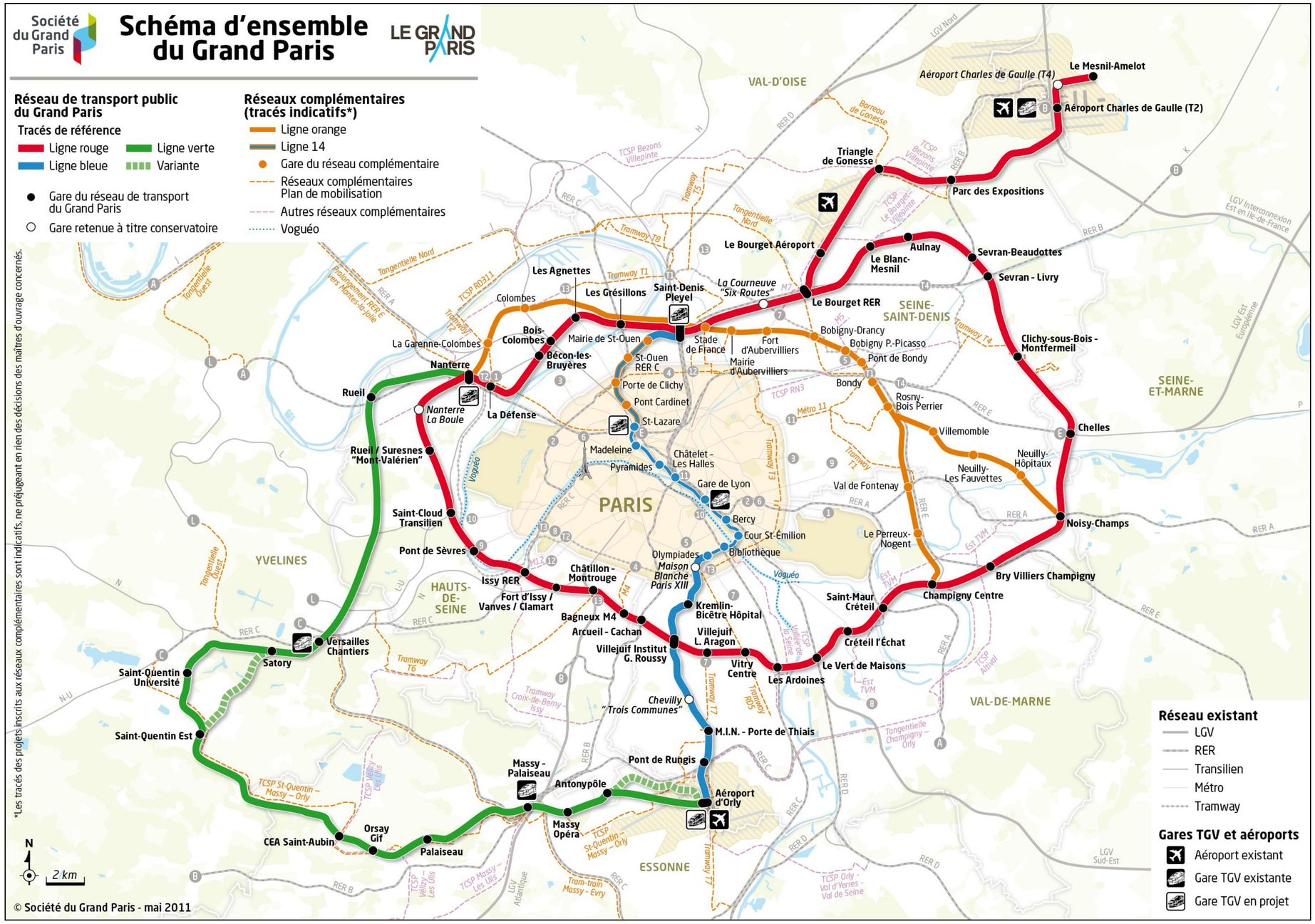
3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Villiers-sur-Marne

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse l'ensemble du territoire de VILLIERS-SUR-MARNE d'Ouest en Est, sur une longueur totale d'environ 3,5 km**.**

- Lors de son entrée dans la commune par l'Ouest, le tracé de l'infrastructure souterraine courante s'inscrit immédiatement dans les emprises de la future gare « Bry-Villiers-Champigny » localisée entre le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières et la route départementale n°10.
- Le tracé de l'infrastructure souterraine traverse ensuite une zone de logements collectifs jusqu'à la rue Henri Dunant, puis suit les emprises ferroviaires SNCF et RER jusqu'au secteur « marchandises ».
- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante traverse enfin, en partie Est de la commune, un secteur mixte de maisons, petits ensembles collectifs et quelques activités.
- Un second tracé en souterrain est également à prendre en considération : il s'agit de la desserte en tunnel du site de maintenance et de remisage des trains (SMR) de Champigny-sur-Marne. Elle prend son origine, au centre de la commune, au niveau de la gare « marchandises », et décrit une boucle en direction du Sud, traversant un secteur mixte pavillonnaire – petits collectifs.
- Rappelons que le territoire est concerné aussi par l'implantation en surface de cinq ouvrages techniques annexes : le premier au niveau de la rue Henri Dunant, le deuxième à l'extrémité sud-ouest du secteur ferroviaire « marchandises », le troisième au nord-est de ce même

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

secteur ferroviaire, le quatrième en bordure de la voie ferrée à l'Est du territoire communal, et le dernier en partie Sud de la commune, au niveau de la rue du Général Leclerc.



Le programme : le réseau Grand Paris Express

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

4.1 Les documents supra-communaux

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

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

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

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

Sur la commune, les dispositions du SDRIF 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 qui s'implante en bordure de cet emplacement réservé et ne remet pas en cause sa destination. En effet, bien que l'emprise de la gare en surface empiète sur l'emplacement réservé, la faisabilité de la liaison A4/RN4 ne sera pas remise en cause car le projet laisse une largeur supérieure à 90 m, suffisante pour sa réalisation.

En l'espèce, pour cet emplacement réservé, 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 la destination de cet emplacement réservé.

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 POS 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

4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de VILLIERS-SUR-MARNE sur une longueur totale d'environ 3,5 kilomètres.

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

- Premièrement, par l'infrastructure de transport en tunnel (2,7 km environ)
- Deuxièmement, par l'infrastructure de desserte en tunnel desservant le site de maintenance et de remisage des trains (SMR) de Champigny-sur-Marne (0,8 km environ).
- Troisièmement, par l'implantation d'une gare en limite Ouest de la commune, entre le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières et la route départementale n°10, ainsi que par son emprise en souterrain.
- Quatrièmement, par l'implantation de cinq ouvrages techniques annexes : le premier au niveau de la rue Henri Dunant, le deuxième à l'extrémité sud-ouest du secteur ferroviaire « marchandises », le troisième au nord-est de ce même secteur ferroviaire, le quatrième en bordure de la voie ferrée à l'Est du territoire communal, et le dernier en partie Sud de la commune, au niveau de la rue du Général Leclerc.

Le projet est implanté sur sept zones distinctes du POS de la ville de VILLIERS-SUR-MARNE : six zones urbaines et une zone naturelle.

Rappelons également qu'une partie du tracé concerne la Zone d'Aménagement Concerté des *« Boutareines »* créée à l'initiative de l'EPAMARNE et approuvée le 3 décembre 1999.

La ville de VILLIERS-SUR-MARNE étant toujours dotée d'un POS et la ZAC 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 Plan d'Aménagement de Zone (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.

4.2.1.1 Le secteur UAb de la zone UA

La première zone urbaine traversée est la zone UA sur 200 m environ, uniquement concernée ici pour son secteur UAb, de part et d'autre des voies ferrées du quartier de la gare SNCF :

- D'une part, une section en souterrain au Nord des emprises ferroviaires sur l'ensemble de la rue Louis Clozel.
- D'autre part, un tracé souterrain au Sud de la gare SNCF, en plusieurs courtes sections : rue du Général Leclerc, près de l'allée de la Justice et enfin entre la résidence de la Pommeraie et la rue Robert Schumann. Précisons qu'il s'agit ici de l'infrastructure de desserte en tunnel du SMR de Champigny-sur-Marne.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une *« **zone à dominante d'habitat, dans laquelle sont admises les activités économiques,** elle correspond à la partie agglomérée du centre ancien de la Commune. La Zone UA est constituée de 2 secteurs UA a et UA b »*.

4.2.1.2 La zone UB

Cette deuxième zone urbaine est doublement impactée par le projet :

- A l'Ouest de la commune, par le tracé en tunnel, entre le chemin des Boutareines (limite de la ZAC des « *Boutareines* ») et l'avenue Henri Dunant (en limite des voies ferrées de la ligne Paris-Mulhouse) sur 550 mètres environ.
- Par l'implantation d'un ouvrage annexe en surface au niveau de la rue Henri Dunant.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UB est une « ***zone destinée à l'habitation sous la forme dominante d'immeubles collectifs, y sont admis les équipements publics, et sous certaines conditions les activités économiques*** ».

4.2.1.3 Les secteurs UCa et UCb de la zone UC

La zone UC est la troisième zone traversée, uniquement concernée pour ses secteurs UCa et UCb, sur environ 590 mètres en souterrain, entre l'allée Léonard de Vinci et la limite Est de Villiers-sur-Marne.

- Le secteur UCa est intéressé par une section de 360 m environ entre l'allée Léonard de Vinci et l'avenue Mozart.
- Le secteur UCb est impacté sur 230 m environ entre l'avenue Mozart et la limite Est de la commune.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « ***zone destinée à l'habitation sous la forme de constructions basses ou de hauteur moyenne, y sont admis les équipements publics, et sous certaines conditions les petites activités y sont admises***. *La Zone UC est constituée de 2 secteurs UC a et UC b* ».

4.2.1.4 Les secteurs UDa et UDb de la zone UD

La zone urbaine UD est traversée en secteurs UDa et UDb uniquement par l'infrastructure de desserte du SMR de Champigny-sur-Marne en tunnel. Au Sud de la gare SNCF, sont concernés sur un peu plus de 300 mètres environ, les espaces suivants :

- Une section entre l'intersection rue du Général Leclerc / rue Chennevières, et au-delà de l'allée Coste.
- Une section autour de la rue Cœuilly.
- Une section autour de l'allée de la Justice.
- Une dernière section (en secteur UDa) rue Maximilien.

Le secteur UDb est concerné également par l'implantation d'un ouvrage annexe en surface, au niveau de la rue du Général Leclerc.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UD est une « ***zone intermédiaire à dominante d'habitat. Y sont admis les équipements publics, et, sous certaines conditions, les petites activités***. *La zone UD est constituée de 2 secteurs : UD a et UD b* ».

4.2.1.5 Le secteur UEa de la zone UE

La zone urbaine UE traversée par la section courante de l'infrastructure en souterrain, est uniquement concernée pour son secteur UEa (sur 300 mètres environ).

Cette zone est plusieurs fois impactée par le projet :

- Premièrement, par la section en souterrain entre la rue du Bois Saint-Denis et le secteur ferroviaire « marchandises ».
- Deuxièmement, par un court passage en tunnel au niveau de la rue Maximilien, près des voies ferrées. Il est précisé qu'il s'agit ici de l'infrastructure de desserte du SMR de Champigny-sur-Marne en tunnel.
- Troisièmement, par la section entre la limite Sud de la commune au niveau de la rue du Docteur Bring et la rue de Chennevières. Notons que cette présente section correspond à l'infrastructure de desserte en tunnel du SMR de Champigny-sur-Marne.

Le secteur UEa est concerné également par l'implantation d'un ouvrage annexe en surface, en bordure de la voie ferrée à l'Est du territoire communal.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UE est une « ***zone à dominante d'habitat de type pavillonnaire, sous la forme de maisons individuelles, y sont admis les équipements publics ou d'intérêt général, et sous certaines conditions les petites activités***. *La Zone UE est constituée de 2 secteurs UE a et UE b* ».

4.2.1.6 La zone UN

« *Il s'agit d'une* ***zone destinée à l'implantation d'équipements dont les normes de constructions ne correspondent pas aux règles habituelles des zones urbaines***. *Ces équipements étant plus particulièrement destinés : à l'enseignement, aux sports, aux infrastructures, à la distribution d'énergie, aux activités de détente, de plein air ou de loisirs, etc.* ».

La zone UN est la zone la plus impactée de la commune (avec près de 1 500 m), elle correspond aux emprises ferroviaires de la ligne SNCF Paris-Mulhouse :

- D'une part, une section en souterrain entre l'avenue Henri Dunant et l'intersection boulevard de Strasbourg / rue Louis Clozel.
- D'autre part, entre le sentier des Marins et l'allée Léonard de Vinci.
- Enfin, une section en tunnel entre la rue Maximilien et le début de la rue Louis Clozel. Précisons qu'il s'agit ici de l'infrastructure de desserte en tunnel du SMR de Champigny-sur-Marne.

De plus, la zone UN est concernée par l'implantation de deux ouvrages annexes à l'emplacement du secteur ferroviaire « marchandises ».

4.2.1.7 La zone NA

Il s'agit d'une **zone naturelle** du POS de VILLIERS-SUR-MARNE. Elle couvre ici la partie Ouest de Villiers-sur-Marne. Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « ***zone équipée ou non, destinée à un aménagement futur*** *dans laquelle les possibilités actuelles d'occupation du sol sont fixées par les articles NA 1 et NA 2* ».

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

- Par la longueur du tracé en tunnel (100 m environ) entre la limite Ouest de la commune (le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières) et la ZAC des Boutareines.
- Par l'implantation de la future gare Bry-Villiers-Champigny entre le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières et la route départementale 10, ainsi que par son emprise en souterrain.

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet de gare, élément de surface, touche **l'Emplacement Réservé n°3, qui a pour objet la *« liaison A4/RN4 »* au bénéfice de l'Etat, sans remettre cependant en question la vocation de cet emplacement et le projet de liaison A4/RN4.**

En effet, la gare s'implante en bordure de l'emplacement réservé n°3 et ne remet pas en cause sa destination.

Une partie de l'infrastructure souterraine est située également sous ce même emplacement réservé.

En l'espèce, pour cet emplacement réservé, 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 la destination de cet emplacement réservé.

Entre la limite Ouest de la commune et l'ER n°3, **le tracé traverse également une marge de reculement autoroutière, cette dernière visant surtout le projet de gare**. Ce même secteur Ouest est de plus visé par un ***« périmètre d'étude du site regroupant les zones d'activités économiques des Fontaines Giroux, Portes de Villiers, des Boutareines, Armoiries, Luats et futur ZAC Marne Europe »***. L'infrastructure souterraine n'est pas remise en cause par ce périmètre.

En cœur de ville, le tracé en souterrain traverse un ***« périmètre d'étude du Centre-ville »*** : les secteurs UAb et UN sont les seuls concernés. Le projet de réseau de transport public en souterrain ne remet pas en cause ce périmètre.

4.2.3 Les contraintes réglementaires

4.2.3.1 Les servitudes d'utilité publique

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

- Lignes de chemin de fer.
- Canalisations de gaz haute pression.
- Faisceaux hertziens
- Zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer (RATP, SNCF).
- Zone secondaire de dégagement / protection contre les obstacles.
- Zone de protection contre les perturbations électromagnétiques.

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

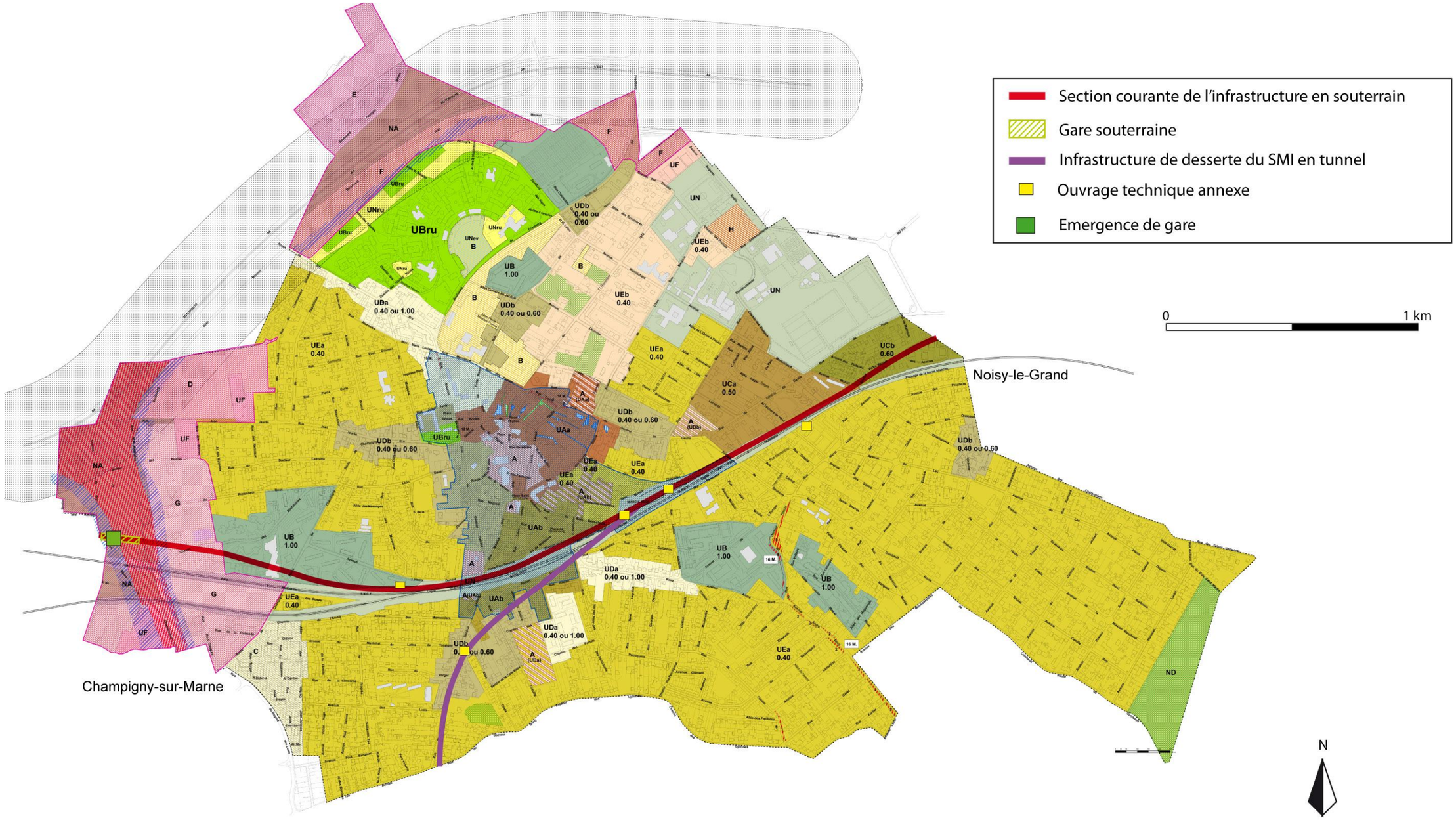
Néanmoins, pour les émergences de la gare et les ouvrages annexes, les servitudes de surface sont également à prendre en compte.

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

4.2.3.2 Les autres contraintes réglementaires

Aucune autre contrainte réglementaire ne vient remettre en cause le projet.

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR DE 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.

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du POS en vigueur 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 à la fois par :

- **Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet.**
- **La réécriture de la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans la zone traversée par le projet, les compléments nécessaires afin d'autoriser le projet dans toutes ses composantes.**
- **La reprise de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin d'amputer l'emplacement réservé existant d'une emprise foncière nécessaire à la réalisation de la gare.**
- **La reprise du tableau des emplacements réservés afin de corriger la superficie de l'emplacement réservé touché par le projet.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité

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

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

4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

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

Aussi, dans le chapitre *« VI. Services et moyens de transport »*, il conviendra d'intégrer le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Bry-Villiers-Champigny » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend :

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

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

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

Présentation du projet sur la ville de VILLIERS-SUR-MARNE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse l'ensemble du territoire de VILLIERS-SUR-MARNE d'Ouest en Est, sur une longueur totale d'environ 3,5 km.

- *Lors de son entrée dans la commune par l'Ouest, le tracé de l'infrastructure souterraine courante s'inscrit immédiatement dans les emprises de la future gare « Bry-Villiers-Champigny » localisée entre le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières et la route départementale n°10.*
- *Le tracé de l'infrastructure souterraine traverse ensuite une zone de logements collectifs jusqu'à la rue Henri Dunant, puis suit les emprises ferroviaires SNCF et RER jusqu'au secteur « marchandises ».*
- *Le tracé de l'infrastructure souterraine courante traverse enfin, en partie Est de la commune, un secteur mixte de maisons, petits ensembles collectifs et quelques activités.*
- *Un second tracé en souterrain est également à prendre en considération : il s'agit de la desserte en tunnel du site de maintenance et de remisage des trains (SMR) de Champigny-sur-Marne. Elle prend son origine, au centre de la commune, au niveau de la gare « marchandises », et décrit une boucle en direction du Sud, traversant un secteur mixte pavillonnaire – petits collectifs.*
- *Rappelons que le territoire est concerné aussi par l'implantation en surface de cinq ouvrages techniques annexes : le premier au niveau de la rue Henri Dunant, le deuxième à l'extrémité sud-ouest du secteur ferroviaire « marchandises », le troisième au nord-est de ce même secteur ferroviaire, le quatrième en bordure de la voie ferrée à l'Est du territoire communal, et le dernier en partie Sud de la commune, au niveau de la rue du Général Leclerc.*

Exposé des motifs des changements apporté*

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

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

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

*Afin de lever les incompatibilités pesant sur l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris au sein du périmètre de la **Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines**, le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) et le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) ont été analysés, et si-besoin modifiés, pour autoriser l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.*

Ainsi, les éléments du Règlement d'Aménagement de Zone relatifs aux occupations du sol admises (article 1, secteurs A et C) ont été modifiés pour lever les interdictions pesant sur les différentes composantes du projet et pour autoriser explicitement l'implantation du projet dans le secteur.

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

4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Conformément aux textes réglementaires, il est nécessaire de supprimer sous les emprises de la future gare l'Emplacement Réservé n°3, qui a pour objet la « *liaison A4/RN4* » au bénéfice de l'Etat.

En effet, les terrains grevés par un emplacement réservé ne peuvent être destinés qu'à la réalisation du projet pour lequel ils sont réservés. Cette évolution ne s'oppose pas à la liaison A4/RN4, objet de l'ER. L'emplacement réservé sera donc amputé de l'emprise de la future gare entre le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières et la route départementale n°10.

Cette évolution ne remet pas en question l'objet de l'emplacement réservé n°3. En effet, malgré la réduction de l'emplacement réservé, la liaison A4/RN4 reste réalisable sur les emprises encore couvertes par ce dernier.

Par ailleurs, il y a également lieu de **supprimer sous l'emprise concernée de la gare, la marge de reculement autoroutière qui exerce ses contraintes d'inconstructibilité.**

4.3.4 Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet

Le tableau des emplacements réservés sera corrigé à l'occasion de la mise en compatibilité.

Il fera apparaître, à la suite de la reprise de l'emplacement réservé n°3, la nouvelle superficie de ce dernier.

Elle passe ainsi de 97 231 m² à 96 411 m².

4.3.5 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

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

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

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

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

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

	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »* (aucune mention dans les dispositions générales ou dans l'annexe *« définitions »*, 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.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UA (secteur UAb)	**Art. 1**	L'article UA 1 précise en son 8ème alinéa que sont admis : « - *Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général.* » L'ensemble des composantes du réseau de transport public du Grand Paris appartenant aux constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif est donc admis sans restriction. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 2	L'article UA 2 précise en son 9ème alinéa que sont interdits : « [...]- *Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.* » Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UB	Art. 1	L'article UB 1 précise en son 7ème alinéa que sont admis : *« - Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général. »* L'ensemble des composantes du réseau de transport public du Grand Paris appartenant aux constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif est donc admis sans restriction. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 2	L'article UB 2 précise en son 8ème alinéa que sont interdits : *« - Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts. »* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 5	L'article UB 5 stipule que : *« 3) Équipements publics :* *Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés :* *- à des équipements collectifs à caractère scolaire, sanitaire ou hospitalier ou à des équipements publics.* *- à l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie. »* Cette disposition exempte donc les installations visées de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 6	Après avoir défini des règles générales, l'article UB 6 précise que : *« Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées : [...]* *- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie,* *- pour l'implantation des équipements publics. »* Aucune contrainte particulière n'est définie dans ce cas. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UB	Art. 7	Après avoir défini des règles générales, l'article UB 7 précise comme dans l'article 6 que : *« L'ensemble des règles précédentes pourra être modifié : [...]* *- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie, [...] »* Toutefois, il ne reprend pas cette disposition pour les équipements publics comme dans l'article précédent. Les prescriptions imposées par cet article s'avèrent donc incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) prévus dans la zone. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé**.	**Un 5ème tiret sera rajouté dans le paragraphe concerné de l'article UB 7 :** *« L'ensemble des règles précédentes pourra être modifié :* *[...]* *- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie,* *- pour l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, »*
	Art. 9	L'article UB 9 indique que : *« L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ainsi que les sous-sol ne pourra excéder 50% de la superficie du terrain. »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**Un paragraphe sera rajouté en fin d'article pour stipuler que** : *« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100 % ».*
	Art. 10	L'article UB 10 dispose notamment que : *« Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt général. ».* Cette disposition exempte donc les installations visées de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 12	L'article UB 12 affiche des dispositions très ouvertes qui laissent toute initiative : *« Équipement d'intérêt général :* *La surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant. »* Les dispositions de l'article UB 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UB	**Art. 13**	L'article UB 13 indique : *« - La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage d'arbres devra se limiter au strict nécessaire pour la réalisation des constructions autorisées.* *- La surface réservée aux espaces verts sera conservée en pleine terre est représentera au moins 30% de la surface du terrain.* *- Les surfaces affectées au stationnement ne pourront pas être prises en compte dans le pourcentage d'espaces verts.* *- Les cours des équipements scolaires seront comptées pour moitié dans le coefficient d'espace de pleine terre.* *- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées et traités en espaces verts. Il sera exigé au moins un arbre de haute tige pour 100 m² de surface du terrain.* *- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m². (…) ».* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Toutefois ces règles ne s'appliquent aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».*
	Art. 14	L'article UB 14 dispose notamment que : *« […] 3) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. »* Dans la mesure où les articles 3 à 13 ont été mis en compatibilité, les composantes du réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas réglementées par cet article. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UC (secteurs UCa et UCb)	**Art. 1**	L'article UC 1 précise en son 8ème alinéa que sont admis : « - *Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général.* » L'ensemble des composantes du réseau de transport public du Grand Paris appartenant aux constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif est donc admis sans restriction. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 2	L'article UC 2 précise en son 8ème alinéa que sont interdits : « - *Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.* » Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD (secteurs UDa et UDb)	**Art. 1**	L'article UD 1 précise en son 8ème alinéa que sont admis : *« - Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général. »* L'ensemble des composantes du réseau de transport public du Grand Paris appartenant aux constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif est donc admis sans restriction. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 2	L'article UD 2 précise en son 8ème alinéa que sont interdits : *« - Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts. »* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**	/
	Art. 5	L'article UD 5 stipule que : *« 3) Équipements publics :* *Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés :* *- à des équipements collectifs à caractère scolaire, sanitaire ou hospitalier ou à des équipements publics.* *- à l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie. »* Cette disposition exempte donc les installations visées de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 6	Après avoir défini des règles générales, l'article UD 6 précise dans les *« REGLES PARTICULIERES »* que : *« Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées : [...]* *- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie,* *- pour tenir compte de l'implantation d'équipements publics et d'intérêt général ; [...] »* Aucune contrainte particulière n'est donc définie dans ce cas pour le projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD (secteur UDb)	**Art. 7**	Après avoir défini des règles générales, l'article UD 7 précise comme dans l'article 6, dans les *« REGLES PARTICULIERES »* que : *« Les règles générales pourront être modifiées : [...]* *- pour tenir compte de l'implantation d'équipements publics et d'intérêt général. »* Aucune contrainte particulière n'est donc définie dans ce cas pour le projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 9	L'article UD 9, gérant l'emprise des constructions, dispose que : *« L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ainsi que les sous-sol ne pourra excéder 40% de la superficie du terrain, cette valeur est portée à 50% pour les équipements publics ».* Malgré la souplesse accordée aux CINASPIC, cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'article est complété de la manière suivante :** *« (…) cette valeur est portée à 50% pour les équipements publics.* *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100% »*
	Art. 10	L'article UD 10 dispose notamment que : *« Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt général ».* Ces dispositions exemptent donc les installations visées de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 12	L'article UD 12 affiche des dispositions très ouvertes qui laissent toute initiative : *« Équipement d'intérêt général :* *La surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant. »* Les dispositions de l'article UD 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD (secteur UDb)	**Art. 13**	L'article UD 13 indique : *« - La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum ; l'abattage d'arbres devra se limiter au strict nécessaire pour la réalisation des constructions autorisées.* *- La surface réservée aux espaces verts sera conservée en pleine terre est représentera au moins 40% de la surface du terrain, ce pourcentage étant ramené à 30% pour les équipements publics.* *- Les surfaces affectées au stationnement ne pourront être prises en compte dans le pourcentage d'espaces verts.* *- Les cours des équipements scolaires seront comptées pour moitié dans le coefficient d'espace de pleine terre.* *- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées et traités en espaces verts. Il sera exigé au moins un arbre de haute tige pour 100 m^2 de surface du terrain.* *- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m^2. (…)».* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».*
	Art. 14	L'article UD 14 dispose notamment que : *« 3) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. »* Dans la mesure où les articles 3 à 13 ont été mis en compatibilité, les composantes du réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas réglementées par cet article. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	**Art. 1**	L'article UE 1 précise en son 8ème alinéa que sont admis : *« - Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général. »* L'ensemble des composantes du réseau de transport public du Grand Paris appartenant aux constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif est donc admis sans restrictions. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 2	L'article UE 2 précise en son 9ème alinéa que sont interdits : *« - Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts. »* Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 5	L'article UE 5 stipule que : *« 3) Équipements publics ou d'intérêt général :* *Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés :* *- à des équipements collectifs à caractère scolaire, sanitaire ou hospitalier ou à des équipements publics ou d'intérêt général.* *- à l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie. »* Cette disposition exempte donc les installations visées de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 6	L'article UE 6 indique : *« En bordure des voies publiques carrossables et en bon état de viabilité, les constructions nouvelles devront être implantées dans une bande de 24 m. comptés à partir de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie). »* Les prescriptions imposées par cet article peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) prévus dans la zone. Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées :* *- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,* *- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,* *- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles ci-dessus,* *- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie,* *- pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	**Art. 7**	Après avoir défini des règles générales, l'article UE 7 précise, dans les « *REGLES PARTICULIERES* » que : *« L'ensemble des règles précédentes pourra être modifié : [...]* *- pour tenir compte de l'implantation d'équipements publics et d'intérêt général. »* Aucune contrainte particulière n'est donc définie dans ce cas pour le projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 9	L'article UE 9, gérant l'emprise des constructions, dispose que : *« L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ainsi que les sous-sol ne pourra excéder 40% de la superficie du terrain en secteur UE a et 35 % en secteur UEb ; cette valeur est portée à 50% pour les équipements publics ».* Malgré la souplesse accordée aux CINASPIC, cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'article est complété de la manière suivante :** *« (…) cette valeur est portée à 50% pour les équipements publics.* *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100%. »*
	Art. 10	L'article UE 10 dispose notamment que : *« Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt général (édifices religieux,…) ».* Ces dispositions exemptent donc les installations visées de toute contrainte particulière. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 12	L'article UE 12 affiche des dispositions très ouvertes qui laissent toute initiative : *« Équipement d'intérêt général :* *La surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant. »* Les dispositions de l'article UE 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	**Art. 13**	L'article UE 13 indique : *« - La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage d'arbres devra se limiter au strict nécessaire pour la réalisation des constructions autorisées.* *- La surface réservée aux espaces verts sera conservée en pleine terre et représentera au moins 40% de la surface du terrain, ce pourcentage étant ramené à 30% pour les équipements publics. Les surfaces affectées au stationnement ne pourront être prises en compte dans le pourcentage d'espace verts.* *- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées et traités en espaces verts. Il sera exigé au moins un arbre de haute tige pour 100 m² de surface du terrain.* *- Les cours des équipements scolaires seront comptées pour moitié dans le coefficient d'espace de pleine terre.* *- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m². (…)».* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :** *« Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».*
	Art. 14	L'article UE 14 dispose notamment que : *« 3) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics ou d'intérêt général et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. »* Dans la mesure où les articles 3 à 13 ont été mis en compatibilité, les composantes du réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas réglementées par cet article. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UN	**Art. 1**	La zone UN est une zone dévolue à l'implantation d'équipements. Il est donc normal que l'article UN 1 les autorise tout particulièrement. Parmi les différents alinéas, deux apparaissent plus spécifiquement adaptés aux caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris : *« - Les constructions et aménagements liés aux équipements d'infrastructures.* *[...]* *- Les installations nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public. »* **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.** Par ailleurs, l'article UN 2 ci-dessous stipule que sont interdits les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article UN 1. Les affouillements nécessaires au projet n'étant pas autorisés, ils sont en l'état actuel du règlement, interdits. Il est donc nécessaire de lever cette interdiction. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**Un alinéa sera donc adjoint en fin d'article pour rajouter dans la liste :** *« - Les affouillements liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
	Art. 2	L'article UN 2 dispose que : *« Sont interdits :* *Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites et notamment, sans que cette liste soit limitative :* *- Toutes les constructions nouvelles, sauf celles définies à l'article UN 1.* *- Les entreprises de cassage de voitures, de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.* *- Les dépôts et décharges non liés à l'exploitation des gisements naturels. »* Aucune disposition de cet article ne visant des éléments du projet et compte tenu des compléments apportés à l'article UN 1. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 5	L'article UN 5 indique que : *« Il n'est pas fixé de caractéristiques minimales pour la constructibilité des terrains ».* Cet article ne règlemente pas les éléments du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Aucune disposition n'est contraire au projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 6	L'article UN 6 dispose que : *« Les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait ».* Les dispositions du présent article étant très larges, elles n'exercent pas de contraintes particulières sur les différentes composantes du projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UN	**Art. 7**	L'article UN 7 définit les règles suivantes pour la zone UN : *« En cas de retrait (marge) sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal :* *- à au moins 8,00 m, si la façade comporte des vues directes.* *- à au moins 3,00 m dans le cas contraire. »* Cette disposition ne s'oppose pas à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 9	L'article UN 9, gérant l'emprise des constructions, dispose que : *« L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 40% de la surface du terrain ; Ne sera pas pris en compte dans ce pourcentage, l'emprise nécessaire à la couverture modulable d'aire de sport (tennis par exemple). »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'article est complété par une dernière phrase de la manière suivante :** *« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100%. »*
	Art. 10	L'article UN 10 fixe les règles suivantes : *« La hauteur plafond des constructions ne pourra excéder 12 m. ; cette hauteur pourra être dépassée pour des impératifs techniques liés à la destination ou à l'exploitation des équipements autorisés dans la zone tels que (châteaux d'eau, relais hertziens, ouvrages liés à la distribution d'énergie, halles de sport, etc...). ».* Les dispositions de l'article UN 10 laissent une marge de hauteur suffisante pour les installations visées. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 12	L'article UN 12 indique simplement que : *« Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques. »* Les dispositions de l'article UN 12 offrent donc la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UN	Art. 13	L'article UN 13 indique : *« La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum. Pour en juger, l'implantation des arbres existants devra figurer sur le plan de masse de la demande de permis de construire.* *Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires sportives ou récréatives et les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement traitées en espaces verts (pelouses avec arbres). Les aires de stationnement seront également plantées (un arbre de haute tige pour 200 m^2) ».* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 14	L'article UN 14 dispose que : *« Sous réserve des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, les possibilités de construction résulteront des règles définies aux articles 3 à 13.»* Dans la mesure où les articles 3 à 13 ont été mis en compatibilité, les composantes du réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas réglementées par cet article. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
NA	**Art. 1**	L'article NA 1 précise en son 2ème alinéa que sont admis : *« - Les constructions et installations nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public. »* L'ensemble des composantes du réseau de transport public du Grand Paris appartenant aux constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif est donc admis sans restriction. **Sur ce premier point, le présent article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**. Par ailleurs, l'article NA 2 ci-dessous stipule que sont interdites les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article NA 1. Les affouillements et les ICPE nécessaires au projet n'étant pas autorisés, ils sont en l'état actuel du règlement, interdits. Il est donc nécessaire de lever cette interdiction. **Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**Un alinéa sera donc adjoint en fin d'article pour rajouter dans la liste :** *« - Les affouillements et les ICPE liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
	Art. 2	L'article NA 2 dispose notamment que : *« Sont interdits : [...]* *- Toutes les constructions nouvelles autres que celles visées à l'article 1.* *- Les installations qu'elles soient classées ou non et les travaux divers à l'exception de ceux visés à l'article NA 1. [...] »* Toutefois, compte tenu des compléments apportés à l'article NA 1, il n'y a pas lieu de mettre cet article en compatibilité. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 5	L'article NA 5 indique que : *« Il n'est pas fixé de caractéristiques minimales pour la constructibilité des terrains ».* Cet article ne règlemente pas les éléments du projet de réseau de transport public du Grand Paris. **Aucune disposition n'est contraire au projet, cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 6	L'article NA 6 dispose que : *« Sauf indication contraire portée au plan, les constructions autorisées peuvent être édifiées à l'alignement actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie. ».* Les dispositions du présent article étant très larges, elles n'exercent pas de contraintes particulières sur les différentes composantes du projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 7	Après avoir défini des règles générales, l'article NA 7 précise que : *« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables pour les constructions soumises à des impératifs techniques liés à l'exploitation des différents réseaux. »* Cette disposition apparaît donc favorable au réseau de transport public du Grand Paris. Toutefois, cette notion de *« réseaux »* n'est pas explicitée dans le règlement et pourrait être comprise selon une acception classique ne visant que les réseaux de distribution (eau, assainissement, électricité, télécommunication...). Pour lever tout risque d'interprétation, il apparaît nécessaire de faire explicitement référence aux réseaux de transports. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**La phrase est complétée de la manière suivante :** *« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables pour les constructions soumises à des impératifs techniques liés à l'exploitation des différents réseaux, y compris le réseau de transport public du Grand Paris. »*

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
NA	Art. 9	Dans la même logique que pour les deux articles précédents, l'article NA 9, gérant l'emprise des constructions, dispose que : *« L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 20% de la surface du terrain ; ce coefficient n'est pas applicable aux ouvrages techniques liés à l'exploitation ou à la gestion des différents réseaux. »* Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des émergences gares du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces parcelles. Les dispositions de cet article peuvent s'avérer incompatibles avec les caractéristiques des émergences gares du réseau de transport public du Grand Paris qui ne nécessitent pas d'espace extérieur privatif. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.**	**L'article est complété de la manière suivante :** *« L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 20% de la surface du terrain ; ce coefficient n'est pas applicable aux ouvrages techniques liés à l'exploitation ou à la gestion des différents réseaux, y compris le réseau de transport public du Grand Paris. »*
	Art. 10	L'article NA 10 fixe les règles suivantes : *« Les hauteurs ne peuvent excéder respectivement : 7 m. de hauteur façade et 10 m. de hauteur plafond. ».* Les dispositions de l'article NA 10 laissent une marge de hauteur suffisante pour les ouvrages techniques annexes et l'émergence gare de Bry-Villiers-Champigny qui s'implanteront dans la zone. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé**.	/
	Art. 12	L'article NA 12 indique simplement que : *« Le stationnement des véhicules devra être assuré en dehors de la voie publique. »* L'article NA 12 ne réglemente donc pas les capacités de stationnement et n'impose aucune contrainte aux besoins du projet. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 13	L'article NA 13 précise : *« Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement de services ou de desserte seront traitées en espaces verts et plantées ».* Cette disposition est compatible avec les contraintes techniques qui s'imposent à l'émergence gare et aux ouvrages techniques annexes. **Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.**	/
	Art. 14	L'article NA 14 dispose que : *« Pour les ouvrages d'intérêt public tels que châteaux d'eau, relais hertziens, ainsi que pour les bâtiments liés aux aires de sports, à l'exploitation de gisements naturels, à des campings et caravanings pour les habitations liées à l'exploitation agricole ou horticole, les possibilités de constructions résulteront de l'application des règles 3 à 13. »* Le présent article ne réglemente pas *« les ouvrages d'intérêt public »*. En tout état de cause, le projet de réseau de transport public du Grand Paris appartient à cette catégorie. Toutefois, le libellé donne une liste nominative de ces ouvrages. Même si elle est assortie du terme *« notamment »*, pour lever tout risque de lecture restrictive, il est nécessaire de faire explicitement référence au projet. **Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé**.	**La dernière phrase de l'article NA 14 est complétée de la manière suivante :** *« Pour les ouvrages d'intérêt public tels que châteaux d'eau, relais hertziens, réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que pour les bâtiments liés aux aires de sports, [...] »*

5 Extraits des documents d’urbanisme de la commune

A1. Rapport de présentation
Document en vigueur

Extrait

Plan d’Occupation des Sols de la ville de Villiers-sur-Marne

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 mai 2001
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 septembre 2012

V.5. Les équipements de transport et de stationnement

En terme de transport, la gare SNCF de Villiers est depuis 1999 le terminus provisoire de la ligne EOLE. A ce titre, elle devrait accueillir un flux plus important de voyageurs.
Aux abords de la gare SNCF, la gare routière, préfigurée comité de pôle du PDU Ile de France concentre le rayonnement des lignes d'autobus qui parcourent la commune et le département de Seine Saint-Denis.

En terme de stationnement, le Parc de Stationnement Régional (P.S.R.) et le parc de stationnement situé sous la médiathèque offrent respectivement 520 et 160 places de stationnement public dans le centre-ville à proximité immédiate de la gare.
Le parc de stationnement souterrain du nouvel espace culturel pourrait offrir, dans le cadre de la Z.A.C. Multisites du centre-ville, une capacité supplémentaire.

VI. SERVICES ET MOYENS DE TRANSPORT

VI.1. Les transports collectifs

La commune est bien desservie par les transports en commun.

D'une part, elle bénéficie d'un réseau de bus (RATP) qui parcourt l'ensemble de son territoire, à l'exception du quartier quelque peu excentré du Bois de Gaumont, et qui la lie aux communes voisines. Ce réseau permet notamment un rabattement vers la gare SNCF de Villiers ainsi que vers les stations de R.E.R. les plus proches (Joinville, Champigny, Noisy-le-Grand). Villiers est desservie par huit lignes d'autobus.

D'autre part, la commune est desservie par la ligne SNCF Paris -Tournan qui lie Villiers à la Gare de l'Est parisienne. La gare SNCF représente environ 9 000 voyageurs montants par jour de semaine, essentiellement en direction de Paris.

Enfin, la gare constitue le terminus provisoire de la nouvelle ligne E du R.E.R. (Eole), dont la mise en route s'est réalisée en septembre 1999, et qui permet de joindre le centre de Paris (gare Saint-Lazare) en 30 minutes. La fréquence des trains est de quinze minutes aux heures de pointe.

A cela s'ajoute la volonté des communes de Noisy-le-Grand et de Villiers-sur-Marne de développer un axe rapide de liaison des deux gares R.E.R. Cette démarche s'appuira à Villiers sur la trame viaire existante qui s'accompagnera d'aménagements en faveur des bus.

On citera par ailleurs à l'étude le prolongement du Trans Val de Marne au Nord de la ville et la mise en œuvre du réseau « orbitale » Champigny – Noisy le Grand.

VI.2. Les transports individuels

VI.2.1. Les infrastructures routières

En ce qui concerne les infrastructures routières existantes, la commune est caractérisée par la présence au nord de l'autoroute A4 permettant une très bonne desserte routière vers Paris, la Province et les aéroports d'Orly et de Roissy via l'A86 ou la Francilienne (A104).
La commune est reliée à l'autoroute par l'échangeur de Noisy-Mont d'Est (échanges en direction de Paris et en provenance de Paris et de la Province).

Les quartiers de la ville sont en outre reliés les uns aux autres par une trame viaire largement fréquentée en raison du caractère de transit de nombreuses voies. On notera particulièrement :
- la RN 303 traversant Villiers d'Est en Ouest,
- la RD 30A assurant les liaisons avec Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand,
- la RD 33 en direction de Champigny et Chennevières-sur-Marne,
- la RD 33E en direction du Plessis-Trévise.

En ce qui concerne les infrastructures projetées, on notera l'élargissement de l'autoroute de l'est ainsi que la réalisation d'une bretelle supplémentaire au niveau de l'échangeur de Noisy-Mont d'Est permettant les trajets directs en direction de la Province. Cette bretelle offrira une sortie direct à Villiers permettant ainsi la réduction du trafic de transit dans le centre ville notamment dû aux sorties des zones d'activités des Boutareines et des Portes de Villiers.

De plus, il est prévu l'extension du boulevard Jean Monnet, à l'ouest, en direction de la Z.A.C. des Boutareines à l'horizon 1999/2000, puis jusque la rue Bernau, à la limite sud de la commune, à l'horizon 2001/2002 et jusqu'à la rue A. Fourny à Champigny en 2005.

Le contournement de la ville par l'ouest, à l'horizon 2010, par la liaison routière RN4/A4 diminuera les nuisances de la route départementale n°33 et permettra de réduire le trafic sur la route de Champigny qui retrouvera de meilleures conditions de fluidité et de sécurité.

En outre, la mise en œuvre du nouveau plan de circulation devrait permettre de réduire le transit important que connaît aujourd'hui le centre-ville et améliorer les conditions de circulation aux abords de la gare SNCF grâce à des aménagements spécifiques (changements de sens, traitements de certains carrefours, ...). Le centre-ville sera débarrassé de nombreuses nuisances.

Ce plan de circulation devrait de plus permettre à certaines voies de gabarits conséquents (Leclerc, Rouy, Galliéni, de Gaulle, Bertaux, Bry, Friedberg) de trouver ou retrouver une vocation urbaine de liaisons interquartiers ou intercommunales. Ces voies pourraient privilégier des aménagements quantitatifs

A2. Rapport de présentation
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Villiers-sur-Marne

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 mai 2001
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 septembre 2012

V.5. Les équipements de transport et de stationnement

En terme de transport, la gare SNCF de Villiers est depuis 1999 le terminus provisoire de la ligne EOLE. A ce titre, elle devrait accueillir un flux plus important de voyageurs.
Aux abords de la gare SNCF, la gare routière, préfigurée comité de pôle du PDU Ile de France concentre le rayonnement des lignes d'autobus qui parcourent la commune et le département de Seine Saint-Denis.

En terme de stationnement, le Parc de Stationnement Régional (P.S.R.) et le parc de stationnement situé sous la médiathèque offrent respectivement 520 et 160 places de stationnement public dans le centre-ville à proximité immédiate de la gare.
Le parc de stationnement souterrain du nouvel espace culturel pourrait offrir, dans le cadre de la Z.A.C. Multisites du centre-ville, une capacité supplémentaire.

VI. SERVICES ET MOYENS DE TRANSPORT

VI.1. Les transports collectifs

VI.1.1. L'offre en transports collectifs existante

La commune est bien desservie par les transports en commun.

D'une part, elle bénéficie d'un réseau de bus (RATP) qui parcourt l'ensemble de son territoire, à l'exception du quartier quelque peu excentré du Bois de Gaumont, et qui la lie aux communes voisines. Ce réseau permet notamment un rabattement vers la gare SNCF de Villiers ainsi que vers les stations de R.E.R. les plus proches (Joinville, Champigny, Noisy-le-Grand). Villiers est desservie par huit lignes d'autobus.

D'autre part, la commune est desservie par la ligne SNCF Paris -Tournan qui lie Villiers à la Gare de l'Est parisienne. La gare SNCF représente environ 9 000 voyageurs montants par jour de semaine, essentiellement en direction de Paris.

Enfin, la gare constitue le terminus provisoire de la nouvelle ligne E du R.E.R. (Eole), dont la mise en route s'est réalisée en septembre 1999, et qui permet de joindre le centre de Paris (gare Saint-Lazare) en 30 minutes. La fréquence des trains est de quinze minutes aux heures de pointe.

VI.1.2. Les projets de développement de l'offre en transport collectif

VI.1.2.1. Les projets d'amélioration des liaisons entre les gares de Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Noisy-le-Grand

A cela s'ajoute la volonté des communes de Noisy-le-Grand et de Villiers-sur-Marne de développer un axe rapide de liaison des deux gares R.E.R. Cette démarche s'appuira à Villiers sur la trame viaire existante qui s'accompagnera d'aménagements en faveur des bus.

On citera par ailleurs à l'étude le prolongement du Trans Val de Marne au Nord de la ville et la mise en œuvre du réseau « orbitale » Champigny – Noisy le Grand.

VI.1.2.2. Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Bry-Villiers-Champigny » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend :

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

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale

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

Présentation du projet sur la ville de VILLIERS-SUR-MARNE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse l'ensemble du territoire de VILLIERS-SUR-MARNE d'Ouest en Est, sur une longueur totale d'environ 3,5 km.

- Lors de son entrée dans la commune par l'Ouest, le tracé de l'infrastructure souterraine courante s'inscrit immédiatement dans les emprises de la future gare «Bry-Villiers-Champigny» localisée entre le chemin de Bry-sur-Marne à Chennevières et la route départementale n°10.
- Le tracé de l'infrastructure souterraine traverse ensuite une zone de logements collectifs jusqu'à la rue Henri Dunant, puis suit les emprises ferroviaires SNCF et RER jusqu'au secteur « marchandises ».
- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante traverse enfin, en partie Est de la commune, un secteur mixte de maisons, petits ensembles collectifs et quelques activités.

- Un second tracé en souterrain est également à prendre en considération : il s'agit de la desserte en tunnel du site de maintenance et de remisage des trains (SMR) de Champigny-sur-Marne. Elle prend son origine, au centre de la commune, au niveau de la gare « marchandises », et décrit une boucle en direction du Sud, traversant un secteur mixte pavillonnaire – petits collectifs.

- Rappelons que le territoire est concerné aussi par l'implantation en surface de cinq ouvrages techniques annexes : le premier au niveau de la rue Henri Dunant, le deuxième, d'importance puisqu'il s'agit du débranchement en souterrain vers le SMR, à l'extrémité sud-ouest du secteur ferroviaire « marchandises », le troisième au nord-est de ce même secteur ferroviaire, le quatrième en bordure de la voie ferrée à l'Est du territoire communal, et le dernier en partie Sud de la commune, au niveau de la rue du Général Leclerc.

Exposé des motifs des changements apportés

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

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

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

- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction.
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du RTGP présents en surface ;
- L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaire du RTGP, et afin que celles-ci soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

Afin de lever les incompatibilités pesant sur l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris au sein du périmètre de la **Zone d'Aménagement Concerté des Boutareines**, le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) et le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) ont été analysés, et si besoin modifiés, pour autoriser l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.

Ainsi, les éléments du Règlement d'Aménagement de Zone relatifs aux occupations du sol admises (article 1, secteurs A et C) ont été modifiés pour lever les interdictions pesant sur les différentes composantes du projet et pour autoriser explicitement l'implantation du projet dans le secteur.

VI.2. Les transports individuels

VI.2.1. Les infrastructures routières

En ce qui concerne les infrastructures routières existantes, la commune est caractérisée par la présence au nord de l'autoroute A4 permettant une très bonne desserte routière vers Paris, la Province et les aéroports d'Orly et de Roissy via l'A86 ou la Francilienne (A104).
La commune est reliée à l'autoroute par l'échangeur de Noisy-Mont d'Est (échanges en direction de Paris et en provenance de Paris et de la Province).

Les quartiers de la ville sont en outre reliés les uns aux autres par une trame viaire largement fréquentée en raison du caractère de transit de nombreuses voies. On notera particulièrement :
- la RN 303 traversant Villiers d'Est en Ouest,
- la RD 30A assurant les liaisons avec Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand,
- la RD 33 en direction de Champigny et Chennevières-sur-Marne,
- la RD 33E en direction du Plessis-Trévise.

En ce qui concerne les infrastructures projetées, on notera l'élargissement de l'autoroute de l'est ainsi que la réalisation d'une bretelle supplémentaire au niveau de l'échangeur de Noisy-Mont d'Est permettant les trajets directs en direction de la Province. Cette bretelle offrira une sortie direct à Villiers permettant ainsi la réduction du trafic de transit dans le centre ville notamment dû aux sorties des zones d'activités des Boutareines et des Portes de Villiers.

De plus, il est prévu l'extension du boulevard Jean Monnet, à l'ouest, en direction de la Z.A.C. des Boutareines à l'horizon 1999/2000, puis jusque la rue Bernau, à la limite sud de la commune, à l'horizon 2001/2002 et jusqu'à la rue A. Fourny à Champigny en 2005.

Le contournement de la ville par l'ouest, à l'horizon 2010, par la liaison routière RN4/A4 diminuera les nuisances de la route départementale n°33 et permettra de réduire le trafic sur la route de Champigny qui retrouvera de meilleures conditions de fluidité et de sécurité.

En outre, la mise en œuvre du nouveau plan de circulation devrait permettre de réduire le transit important que connaît aujourd'hui le centre-ville et améliorer les conditions de circulation aux abords de la gare SNCF grâce à des aménagements spécifiques (changements de sens, traitements de certains carrefours, ...). Le centre-ville sera débarrassé de nombreuses nuisances.

Ce plan de circulation devrait de plus permettre à certaines voies de gabarits conséquents (Leclerc, Rouy, Galliéni, de Gaulle, Bertaux, Bry, Friedberg) de trouver ou retrouver une vocation urbaine de liaisons interquartiers ou intercommunales. Ces voies pourraient privilégier des aménagements quantitatifs

B1. Règlement d'urbanisme
Document en vigueur

Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Villiers-sur-Marne

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 mai 2001
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 septembre 2012

- TITRE II -

CHAPITRE II

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UB

Il s'agit d'une zone destinée à l'habitation sous la forme dominante d'immeubles collectifs, y sont admis les équipements publics, et sous certaines conditions les activités économiques.

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

Article UB 1 Occupations et utilisations du sol admises :

- les constructions destinées à l'habitation et leurs annexes.
- les activités commerciales, les activités tertiaires ainsi que celles liées à l'exercice d'une profession libérale.
- Les activités artisanales ou apparentées, les petites industries, occupant moins de 5 000 m^2 de S.H.O.N. et dans la mesure où leur degré de nuisances est jugé compatible avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'intégration dans l'environnement.
- Les installations classées dans la mesure où elles sont liées à des commerces de détail ou de proximité et qu'elles soient jugées compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Les installations mêmes classées nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt général.
- L'aménagement des installations mêmes classées existantes, interdites aux termes de l'art. UB 2, dans la mesure où il n'aggrave pas les nuisances.
- Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général.
- En application des dispositions de l'article R 123 21 (2° d) du Code de l'Urbanisme, dans les secteurs délimités, la démolition de toute ou partie des immeubles répertoriés à l'annexe II du présent règlement pourra être interdite ou soumise à des conditions particulières définies dans le cadre d'une autorisation de démolir.

Sont également admises les constructions et les utilisations du sol non explicitement interdites à l'article
UB 2

Article UB 2 Types d'occupations ou d'utilisation du sol interdits : (sous réserve des dispositions de l'article UB 1)

- L'implantation et l'extension des installations classées à l'exception de celles visées à l'art. UB 1.
- Les activités nouvelles autres que celles visées à l'art. UB 1.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage.
- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes isolées constituant un habitat permanent.
- Les entreprises de cassage de voiture de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.
- Les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre isolés.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article UB 3 Accès et voiries :

Pour être constructibles, les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Le permis de construire peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée :

a) à la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux besoins de l'immeuble à construire;

b) à la réalisation de voies privées ou de tous autres aménagements particuliers nécessaires au respect des conditions de sécurité mentionnées au deuxième alinéa ci-dessus.

Sur les voies publiques, lorsque les circonstances l'imposeront, il ne sera autorisé qu'un seul accès véhicule par terrain.

Article UB 4 Desserte par les réseaux :

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux d'assainissement collectif et d'alimentation en eau potable.

L'assainissement interne sera de type séparatif et respectera en outre l'ensemble des conditions particulières définies par les articles 29, 42 et 44 du Règlement Sanitaire Départemental.

Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire en sorte que la pollution de temps de pluie soit réduite et traitée à l'amont.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts, etc ...) et limitant ou écrêtant le débit de ces eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses, etc...).

De toute façon, il est impératif de mettre en place une limitation de débit par stockage ou autre, afin de tenir compte de l'imperméabilisation des surfaces, selon le principe de calcul de limitation de débit des eaux en vigueur dans le département (voir services d'assainissement compétents ; Commune, Département, Syndicats ...).

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes
à chaleur ...) ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.

L'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités est interdite dans les fossés, les réseaux d'eaux pluviales et les cours d'eau.

Les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places et des voiries doivent subir un traitement de débourbage-deshuilage avant rejet dans le réseau interne ou public d'eaux pluviales. Il en est de même pour les eaux issues des parkings de plus de 5 places souterrains ou couverts avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Les aires de lavage de véhicules et de matériel industriel doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eaux pluviales et que les eaux de lavage soient évacuées vers le réseau d'eaux usées après passage dans un débourbeur-deshuileur.

Le réseau d'assainissement doit répondre aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental spécifique à l'activité développée ou, le cas échéant, à la réglementation des installations classées.

Tout raccordement au réseau collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation prise à la suite d'une demande spéciale du pétitionnaire intéressé auprès du gestionnaire du réseau.

Chaque constructeur doit assurer par ses propres moyens et à ses frais l'alimentation en eau potable et en électricité, l'évacuation des eaux usées conformément aux règles d'hygiène et de la réglementation en vigueur. Il ne doit en résulter du fait de ces constructions, aucune charge pour les services publics en général, ceux de la voirie en particulier.

Les aménagements réalisés sur les terrains doivent garantir l'écoulement et l'évacuation des eaux pluviales. En l'absence de réseau collecteur ou de l'insuffisance de ce dernier, ou en cas de prescriptions particulières liées à la loi sur l'eau, les aménagements nécessaires, sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés au terrain et à l'opération concernée.

Renforcement du réseau d'eau potable

Lorsque des équipements, réalisés conformément au présent POS et rendus nécessaires pour la réalisation de l'opération, entraîneront le renforcement ou l'extension du réseau public de distribution d'eau potable, ils pourront donner lieu au versement de participations dans les conditions prévues par les articles concernés du Code de l'Urbanisme.

Article UB 5 Caractéristiques des terrains :

1) Un terrain ne peut recevoir aucune construction s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

- être de dimensions suffisantes pour qu'il soit possible d'y inscrire, en dehors des marges d'isolement et de reculement réglementaire, un rectangle de 6m par 8m au minimum,
- avoir une longueur de façade mesurée au droit de la construction d'au moins 12 m. et une surface minimale de 400 m^2.

2) Lotissements - Divisions de propriété et détachements de parcelles.

Lotissements - divisions de propriété et détachements de parcelles

Pour que les terrains soient constructibles, chacun des lots concernés dans le cadre d'une opération de lotissement, de division de propriété ou de détachement de parcelles devra d'une surface minimale de 400 m^2 et d'une largeur de façade d'au moins 12 m. ; Cependant, ces conditions ne seront pas exigées pour le ou les lots destinés à un remembrement entre voisins.

3) Équipements publics :

Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés :
- à des équipements collectifs à caractère scolaire, sanitaire ou hospitalier ou à des équipements publics.
- à l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie.

4) Terrains inconstructibles supportant des bâtiments existants :

Cependant, sur des terrains ne répondant pas aux caractéristiques minimales, seront autorisés, dans les limites définies dans le cadre de l'art UB 14.:

- les travaux correspondants aux critères d'amélioration des constructions ou la construction d'annexes
  isolées.
- la reconstruction après sinistre ou péril et ce dans le respect des autres règles de la zone UB.

Article UB 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les constructions devront être édifiées, sauf indication contraire portée au plan, à au moins 4 m de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie). Pour les voies privées existantes d'une largeur d'au moins 3 m., ce recul sera appliqué par rapport à la limite tenant lieu d'alignement.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles ci-dessus,
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie,
- pour l'implantation des équipements publics.

Sauf disposition contraire figurée au plan, les propriétés situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un pan coupé régulier de 4 m de longueur; cette dimension sera portée à 7 m en cas d'intersection avec une voirie nationale ou départementale.

Article UB 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

L'implantation des constructions devra tenir compte de l'orientation, de la topographie des lieux et de l'implantation des constructions voisines, elles seront édifiées dans les conditions suivantes :

Dans une bande de 20 m. comptée à partir de la marge de recul visée à l'article 6 :

- si la largeur du terrain au droit de la construction est inférieure ou égale à 15 m., les constructions pourront être édifiées sur les limites séparatives ou en retrait.

- si la largeur du terrain au droit de la construction est comprise entre 15 m. et 30 m., un retrait au moins par rapport à l'une des limites latérales sera obligatoire.

- si la largeur du terrain au droit de la construction est égale ou supérieure à 30 m., les constructions seront édifiées en retrait par rapport aux limites séparatives.

La longueur de chaque construction de plus de 3,00 m. de hauteur en limite séparative ne pourra excéder 15 m.

Les bâtiments annexes non accolés à la construction principale seront obligatoirement implantés sur au moins une limite séparative selon les conditions de hauteur et avec les pentes de toitures définies ci-après (cf. croquis).

Sur la limite formant fond de parcelle, les constructions devront être implantées en retrait, ces dernières pourront cependant être admises sur cette limite dans les cas suivants :

- pour l'amélioration ou l'agrandissement d'une construction existante implantée en limite à condition qu'après travaux la hauteur de la construction n'excède pas une hauteur de 5 m. sur cette limite.

- pour la construction d'un bâtiment annexe implanté dans les même conditions que celles admises pour la construction au delà de la bande de 20 m (cf. croquis).

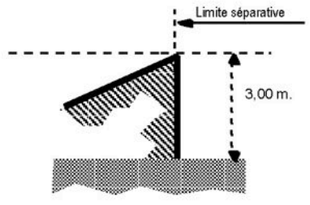
Au delà de la bande des 20 m. :

Les constructions seront édifiées en retrait par rapport aux limites séparatives, exception faite pour :

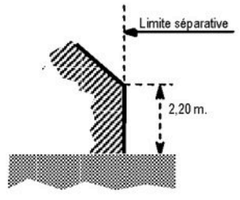
- la surélévation *(dans le respect des règles de l'art. 10)* des constructions existantes destinées à l'habitation sans extension ni surplomb, excepté pour les balcons d'un débords au plus égal à 1,20 m.

- les bâtiments annexes d'une hauteur plafond de 3 m. maximum et d'une longueur au plus égale à 8 m., implantés en limite(s) séparative(s), dans les conditions de gabarit définies par les croquis ci-après. Les gabarits représentés ci-dessous ne sont exigibles que sur une limite séparative.

pour les annexes dont la hauteur en limite séparative ne dépasse pas 3,00 m., dans la mesure où elles s'inscrivent dans le gabarit maximum ci-dessous



pour les annexes dont la hauteur en limite séparative ne dépasse pas 2,20 m, dans la mesure où elles s'inscrivent dans le gabarit maximum ci-dessous



Pour les locaux poubelles, la surface minimale de 25m² pour les annexes ne sera pas appliquée au-delà de 95 logements.
- 95 logements : 1 local poubelles de 25 m² maximum
- au-delà de 95 logements : il ne sera pas fixé de règle.

Dans la mesure du possible, sauf contrainte technique, les locaux poubelles seront installés en sous-sol.

Dispositions applicables quelque soit la situation des constructions sur le terrain :

Retrait :

En cas de retrait (marge) sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal :
- à au moins 8,00m., si la façade comporte des vues directes
- à au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

Dans tous les cas, le retrait ne pourra être inférieur à 2,50 m.

Pour les constructions existantes, les retraits fixés précédemment pourront être réduits dans le cas de reprise ou de prolongement de murs existants sous réserve que la surface de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à celles existante avant travaux ; dans tous les cas la longueur après travaux du pignon ou de la façade ainsi créé ne pourra excéder une longueur totale de 15m.

L'ensemble des règles précédentes pourra être modifié :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes ou projetées sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux dites règles,
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie,
- pour le stationnement des véhicules à gabarit particulier (camping-car, caravane, camionnette, …)

La longueur des vues directes à réserver par rapport aux limites de propriété est d'au moins 8 mètres, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune".

Les terrasses et balcons de plus de 0,60 m. de hauteur par rapport au terrain naturel, implantés en limites séparatives ou à moins de 2 m. de ces limites, devront disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m. de hauteur (mur ou parois translucides).

Article UB 8 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que la distance au droit de tout point des façades ou pignons existants ou à construire soit égal :

- à au moins 8,00 m. en cas d'existence de vue directe,
- à au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

La longueur des vues directes ne peut être inférieure à 8 m sauf par rapport aux annexes. Cette longueur de vue directe ne sera pas applicable aux ouvertures situées sur les façades d'une même construction.

Article UB 9 Emprise au sol :

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ainsi que les sous-sol ne pourra excéder 50% de la superficie du terrain.

Article UB 10 Hauteur maximum des constructions :

Les hauteurs maximales "façades et plafond" des constructions ne pourra excéder respectivement :

12m. et 15m.

Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt général (édifices
religieux, ...)

Article UB 11 Aspect extérieur :

- Par leur aspect extérieur, les constructions de toute nature et autres occupations du sol doivent s'intégrer avec le caractère du site et l'architecture des lieux avoisinants. L'harmonisation par rapport aux volumétries existantes, le rythme et la composition des façades, le respect du découpage des façades en fonction du rythme parcellaire et de la typologie du bâtiment, en sont les critères principaux.
- Les façades latérales et postérieures des constructions, visibles ou non de la voie publique, doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus ; il est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.
- Les toitures Mansart ou apparentées sont interdites.
- Sans préjudice du 1er alinéa, les toitures devront présenter une pente d'au moins 35° ; cependant, cette pente minimale ne sera pas exigée pour la couverture des annexes implantées indépendamment de la construction principale. Des pentes de toits inférieures pourront être accordées pour des bâtiments à performance énergétique.
- Le traitement des constructions annexes, garages, extensions, doit être en harmonie avec la construction principale, tant par le choix des matériaux que par la qualité de finition.
- L'emploi, sans enduit de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit.
- Les couvertures apparentes, en plaques ondulées (tôle, plastique, amiante ciment ton naturel) ainsi que celles en papier goudronné ou bardeaux bitumineux sont interdites.
- Les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus de 90 cm de hauteur, portails et piliers exclus. Elles ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres.
- Les clôtures entre voisins ne pourront dépasser une hauteur de 2 mètres.
- En ce qui concerne les équipements publics, les clôtures pourront atteindre 2,50 mètres.

Nota : pour les clôtures, la hauteur maximum est définie par rapport au sol naturel pris du côté du terrain le plus élevé.

- Les panneaux solaires photovoltaïques intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction sont autorisés.

Article UB 12 Stationnement :

Les espaces à réserver en dehors de la voie publique pour assurer le stationnement des véhicules doivent être d'au moins :

Habitat : 2 places par logement de plus pour les immeubles collectifs il devra être prévu un local d'au moins 9 m^2 facilement accessible afin de permettre le rangement des 2 roues.

Autres constructions autorisées dans le cadre de l'article UB 1 :

- jusqu'à 100 m^2 de S.H.O.N. 3 places + 1 place par 100 m^2 de S.H.O.N. supplémentaire

Pour le calcul des places de stationnement nécessaires à une opération, le nombre obtenu par l'application des normes définies ci-dessus sera dans tous les cas arrondi au nombre entier immédiatement supérieur.

Équipement d'intérêt général :
La surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant.

Les places de stationnement situées en surface devront, dans toute la mesure du possible: Soit être implantées sur les dalles de couverture des constructions enterrées s'il en existe, soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.
La distribution des places de stationnement, le tracé en plan et en profil en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives, difficiles rendant l'usage de ces places illusoire voir impossible.

Desserte des places de stationnement : En cas de réalisation de plusieurs places de stationnement sur une même propriété celles-ci doivent être desservies à partir d'un accès unique sur la voie, deux accès pourront être admis dans les conditions fixées à l'art UB 3.

Article UB 13 Espaces libres et plantations - Espaces boisés classés (T.C.) :

- La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage d'arbres devra se limiter au strict nécessaire pour la réalisation des constructions autorisées.

- La surface réservée aux espaces verts sera conservée en pleine terre est représentera au moins 30% de la surface du terrain.

- Les surfaces affectées au stationnement ne pourront pas être prises en compte dans le pourcentage d'espace verts.

- Les cours des équipements scolaires seront comptées pour moitié dans le coefficient d'espace de pleine terre.

- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées et traités en espaces verts. Il sera exigé au moins un arbre de haute tige pour 100 m^2 de surface du terrain.

- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m2.

Les espaces boisés classés (T.C.) sont définis en application de l'article L. 130-1 du code de l'Urbanisme. Ils sont figurés sur le plan de zonage conformément à la légende de celui-ci. Les conditions s'y rattachant sont définies au TITRE IV du présent règlement.

SECTION 3 - POSSIBILITÉS D'OCCUPATION DU SOL

Article UB 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)

1) Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, le C.O.S. maximum applicable, sauf cas particuliers visés aux 2) et ci-après, est fixé à :

1,00

2) En cas de sinistre ou d'arrêté de péril entraînant la démolition, pour les constructions existantes dont la surface de planchers est supérieure à celle obtenue par l'application du C.O.S. du secteur concerné , la S.H.O.N à reconstruire sera au plus égale à celle existante avant travaux.

3) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.

Une bonification du COS de 10% est possible pour les projets qui prévoient une isolation optimale et l'installation de dispositifs à énergie renouvelable.

Article UB 15 Dépassement du Coefficient d'Occupation du Sol :

Néant

- TITRE II -

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UD

Il s'agit d'une zone intermédiaire à dominante d'habitat.
Y sont admis les équipements publics,
et, sous certaines conditions, les petites activités.

sur le territoire de la commune de VILLIERS-sur-MARNE,
la zone UD est constituée de 2 secteurs :

UD a et **UD b**

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

Article UD 1 Occupations et utilisations du sol admises :

- les constructions destinées à l'habitation et leurs annexes dans les conditions de surface définies à l'article UD 5.
- La construction de plusieurs maisons individuelles sur un même îlot de propriété et ce dans les conditions fixées à l'article UD 5.
- les commerces de moins de 200 m^2 de surface commerciale.
- Les activités artisanales ou apparentées, les activités tertiaires ainsi que celles liées à l'exercice d'une profession libérale, dans la mesure où elles sont intégrées dans une opération comportant des surfaces affectées à l'habitation et que leur degré de nuisances est jugé compatible avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'intégration dans l'environnement. Dans tous les cas la surface hors œuvre brute affectée à l'activité devra être inférieure à celle affectée à l'habitation.
- Les installations classées dans la mesure où elles sont liées à des commerces de détail ou de proximité et qu'elles soient jugées compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Les installations mêmes classées nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt général.
- L'aménagement des installations mêmes classées existantes, interdites aux termes de l'art. UD 2, dans la mesure où il n'aggrave pas les nuisances.
- Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général.
- Les constructions destinées au stationnement des véhicules, dans la limite des normes minimales fixées par l'article UD 12.
- En application des dispositions de l'article R 123 21 (2° d) du Code de l'Urbanisme, dans les secteurs délimités, la démolition de toute ou partie des immeubles répertoriés à l'annexe II du présent règlement pourra être interdite ou soumise à des conditions particulières définies dans le cadre d'une autorisation de démolir.

Sont également admises dans la mesure où elles sont liées à une habitation, les constructions et les utilisations du sol non explicitement interdites à l'article UD 2

Article UD 2 Types d'occupations ou d'utilisation du sol interdits :
(sous réserve des dispositions de l'article UD 1)

- L'implantation et l'extension des installations classées à l'exception de celles visées à l'art. UD 1.
- Les activités nouvelles et les commerces autres que ceux visés à l'art. UD 1.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage.

- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes isolées constituant un habitat permanent.

- Les entreprises de cassage de voiture de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.

- Les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre isolés.

- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.

- Les constructions nouvelles sur des terrains insuffisamment ou non viabilisés (eau - assainissement) ou dont la viabilisation n'est pas possible dans les conditions fixées à l'article UD 4.

- Les constructions destinées au stationnement autres que celles visées à l'article UD 1.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article UD 3 Accès et voiries :

Pour être constructibles, les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Le permis de construire peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée:

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

Sur les voies publiques, lorsque les circonstances l'imposeront, il ne pourra être autorisé qu'un seul accès véhicule par terrain.

Article UD 4 Desserte par les réseaux :

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux d'assainissement collectif et d'alimentation en eau potable.

L'assainissement interne sera de type séparatif et respectera en outre l'ensemble des conditions particulières définies par les articles 29, 42 et 44 du Règlement Sanitaire Départemental.

Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire en sorte que la pollution de temps de pluie soit réduite et traitée à l'amont.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts,...) et limitant ou écrêtant le débit de ces eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses,...).

De toute façon, il est impératif de mettre en place une limitation de débit par stockage ou autre, afin de tenir compte de l'imperméabilisation des surfaces, selon le principe de calcul de limitation de débit des eaux en vigueur dans le département (voir services d'assainissement compétents : Commune, Département, Syndicats ...).

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes à chaleur...) ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.

L'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités est interdite dans les fossés, les réseaux d'eaux pluviales et les cours d'eau.

Les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places et des voiries doivent subir un traitement de débourbage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne ou public d'eaux pluviales.
Il en est de même pour les eaux issues des parkings de plus de 5 places, souterrains ou couverts, avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Les aires de lavage de véhicules et de matériel industriel doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eaux pluviales et que les eaux de lavage soient évacuées vers le réseau d'eaux usées après passage dans un débourbeur-déshuileur .

Le réseau d'assainissement doit répondre aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental spécifique à l'activité développée, ou le cas échéant à la réglementation des installations classées.

Tout raccordement au réseau collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation prise à la suite d'une demande spéciale du pétitionnaire intéressé auprès du gestionnaire du réseau.

Chaque constructeur doit assurer par ses propres moyens et à ses frais l'alimentation en eau potable et en électricité, l'évacuation des eaux usées conformément aux règles d'hygiène et de la réglementation en vigueur.
Il ne doit en résulter du fait de ces constructions, aucune charge pour les services publics en général, ceux de la voirie en particulier.

Les aménagements réalisés sur les terrains doivent garantir l'écoulement et l'évacuation des eaux pluviales. En l'absence de réseau collecteur ou de l'insuffisance de ce dernier, ou en cas de prescriptions particulières liées à la loi sur l'eau, les aménagements nécessaires, sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés au terrain et à l'opération concernée .

En l'absence de réseau d'assainissement collectif :

Les propriétaires doivent assurer par leurs propres moyens et à leurs frais, l'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées. Un dispositif d'assainissement individuel peut être admis et ce en conformité avec les dispositions du Règlement Sanitaire Départemental. Dans tous les cas ce dispositif doit être conçu de façon à pouvoir être mis hors circuit pour que la construction puisse être raccordée au réseau collectif lorsque celui-ci sera réalisé.

A cet effet, il est rappelé les grands principes soutenus par cette réglementation :

- toutes les eaux usées domestiques (eaux vannes et eaux ménagères) doivent subir une épuration appropriée dans une filière d'assainissement autonome avant évacuation vers le milieu récepteur.
- une filière d'assainissement autonome est constituée d'un dispositif de traitement préalable (en général, une fosse septique "toutes eaux") suivi d'un élément épurateur. En priorité, l'élément épurateur est constitué par un épandage souterrain, solution technique faisant appel à la capacité épuratrice du sol.
- des dispositifs de substitution à l'épandage peuvent être mis en place (lits filtrants drainés) et le rejet des eaux ainsi épurées vers le milieu hydraulique superficiel (cours d'eau, retenues, fossés ...) est autorisé dans certaines circonstances.

L'article 35 de la Loi sur l'eau transposé au Code des Collectivités Territoriales confère à la commune le contrôle des systèmes d'assainissement non collectif. La Commune peut également prendre à sa charge l'entretien de ces systèmes.

Dans le même sens l'article 36 de la Loi sur l'eau stipule qu'il est ajouté au Code de la Santé Publique un article L. 35-10 ainsi rédigé : "les agents du service d'assainissement ont accès aux propriétés privées pour l'application des articles L. 35-1 et L. 35-3 ou pour assurer le contrôle des installations d'assainissement non collectif et leur entretien si la Commune a décidé sa prise en charge par le service".

Renforcement du réseau d'eau potable

Lorsque des équipements, réalisés conformément au présent POS et rendus nécessaires pour la réalisation de l'opération, entraîneront le renforcement ou l'extension du réseau public de distribution d'eau potable, ils pourront donner lieu au versement de participations dans les conditions prévues par les articles concernés du Code de l'Urbanisme.

Article UD 5 Caractéristiques des terrains :

1) Un terrain ne peut recevoir aucune construction s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

- être de dimensions suffisantes pour qu'il soit possible d'y inscrire, en dehors des marges d'isolement et de reculement réglementaire, un rectangle de 6 m. par 8 m. au minimum,

- avoir la longueur de façade minimale mesurée au droit de la construction et la surface indiquées au tableau ci-après :

Zone	Secteurs		Dimensions minimales	
			Surface	Façade
UD	UD a	Maisons individuelles Activités économiques	300 m²	10 m
		Immeubles collectifs d'habitation	500 m²	12 m
	UD b	Maisons individuelles Activités économiques	300 m²	10 m
		Immeubles collectifs d'habitation	800 m²	15 m

2) Lotissements - Pavillons groupés - Divisions de propriété et détachements de parcelles :

↳ Lotissements - divisions de propriété et détachements de parcelles :

Pour que les terrains soient constructibles, chacun des lots concernés dans le cadre d'une opération de lotissement, de division de propriété ou de détachement de parcelles, devra disposer d'une surface minimale de **400 m²** et d'une largeur de façade d'au moins **10 m**. Cependant ces conditions ne seront pas exigées pour le ou les lots destinés à un remembrement entre voisins.

↳ Pavillons groupés (copropriété ou permis valant division) :

En cas de construction de plus d'une habitation individuelle sur un même îlot de propriété, la surface minimale du terrain supportant l'opération devra être égale à **400 m²**, multipliée par le nombre de logements en secteur UDb.

En l'absence de desserte par les réseaux collectifs d'eau potable et d'assainissement, les lotissements et les pavillons groupés **sont interdits**.

3) Équipements publics :

Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés :

- à des équipements collectifs à caractère scolaire, sanitaire ou hospitalier ou à des équipements publics.
- à l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie.

4) Terrains inconstructibles supportant des bâtiments existants :

Cependant , sur des terrains ne répondant pas aux caractéristiques minimales, seront autorisés, dans les limites définies dans le cadre de l'art. UD 14 :

- les travaux correspondants aux critères d'amélioration des constructions ou la construction d'annexes isolées.
- la reconstruction après sinistre ou péril et ce dans le respect des autres règles de la zone UD.

Article UD 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les constructions devront être implantées en recul par rapport à l'alignement dans les conditions définies ci-après :

La façade sur rue des constructions devra être édifiée, sauf indication contraire portée au plan, dans une bande comprise entre 3 et 5 m. comptée à partir de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie). Pour les voies privées existantes ouverte à la circulation publique, cette bande sera appliquée par rapport à la limite tenant lieu d'alignement.
Les annexes devront être implantées à au moins 3 m. de l'alignement sus-visé.

Les constructions enterrées, notamment les garages et si possible les rampes d'accès, devront être implantées en dehors de la marge de recul.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin ;
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol ;
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles ci-dessus ;
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie ;
- pour tenir compte de l'implantation d'équipements publics et d'intérêt général ;

Sauf disposition contraire figurée au plan, les propriétés situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un pan coupé régulier de 4 m de longueur ; cette dimension sera portée à 7 m. en cas d'intersection avec une voirie nationale ou départementale.

Article UD 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

I - Règles générales

a) Règles communes :

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

Les constructions pourront être édifiées dans les conditions suivantes :

- si la largeur du terrain au droit de la construction est inférieure ou égale à 12 m., les constructions pourront être édifiées sur les limites séparatives ou en retrait ;

- si la largeur du terrain au droit de la construction est comprise entre 12 m. et 20 m., un retrait au moins par rapport à l'une des limites latérales sera obligatoire ;

- si la largeur du terrain au droit de la construction est égale ou supérieure à 20 m., les constructions seront édifiées en retrait par rapport aux limites séparatives ;

Pour les équipements publics, l'édification des constructions sur les limites séparatives est possible, si la largeur du terrain au droit de la construction est inférieure ou égale à 30m. Au-delà de 30m, un retrait au moins par rapport à l'une des limites séparatives sera obligatoire.

Les bâtiments annexes seront obligatoirement implantés sur au moins une limite séparative selon les conditions de hauteur et avec les pentes de toitures définies ci-après (cf. croquis), et respecteront une longueur au plus égale à 8 m.

Dans tous les cas, sur la limite formant fond de parcelle, les constructions devront être implantées en retrait, ces dernières pourront cependant être admises sur cette limite pour l'agrandissement des constructions existantes destinées à l'habitation.

La longueur de chacun des pignons ou façades de plus de 3 m. de hauteur en limite séparative ne pourra excéder 15 m.

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

En cas de retrait (marge), sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal à :

- au moins 8 m., si la façade comporte des vues directes,
- au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

Dans tous les cas le retrait ne pourra être inférieur à 2,50 m.

Pour les constructions existantes, les retraits fixés précédemment pourront être réduits dans le cas de reprise ou de prolongement de murs existants sous réserve que la surface HOB de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à celles existante avant travaux ; dans tous les cas la longueur après travaux du pignon ou de la façade ainsi créée ne pourra excéder une longueur totale de 15 m.

La longueur des vues directes à réserver par rapport aux limites de propriété est d'au moins 8 m., sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune".

Les terrasses et balcons de plus de 0,60 m. de hauteur par rapport au terrain naturel, implantés en limites séparatives ou à moins de 4 m. de ces limites, devront disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m. de hauteur (mur ou parois translucide).

b) Règles spécifiques aux constructions nouvelles et agrandissements :

Dans une bande de 25 m. comptée à partir de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie) :

sont admises les constructons de toute nature.

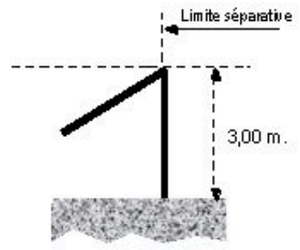
Au-delà de la bande de 25 m. visée précédemment, ne seront admis que :

- la construction ou l'agrandissement des bâtiments publics ou d'intérêt général ;
- l'agrandissement des constructions existantes destinées à l'habitaton ;
- à l'exception des annexes, la reconstruction après sinistre ou péril nécessitant la démoliton.

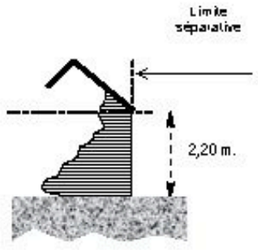
c) Règles spécifiques aux annexes

- les gabarits représentés ci-dessous ne sont exigibles que sur une limite séparative

Les annexes ne peuvent excéder 3 m. sur limite pour les toits à une pente



Les annexes ne peuvent excéder 2,20 m. sur limite pour les toits à plus d'une pente



II - Règles particulières

Les règles générales pourront être modifiées :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes ou projetées sur le parcellaire voisin ;
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol ;
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles générales ;
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie ;
- pour le stationnement des véhicules à gabarit particulier (camping-car, caravane, camionnette,…) ;
- pour tenir compte de l'implantation d'équipements publics et d'intérêt général

Article UD 8 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que le prospect au
droit de tout point des façades existantes ou à construire soit égal à :

- au moins 8 m., si la façade comporte des vues directes
- au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

La longueur des vues directes ne peut être inférieure à 8 m sauf par rapport aux annexes. Cette longueur de vue directe ne sera pas applicable aux ouvertures situées sur les façades d'une même construction.

Article UD 9 Emprise au sol :

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ainsi que les sous-sol ne pourra excéder 40% de la superficie du terrain, cette valeur est portée à 50% pour les équipements publics.

Article UD 10 Hauteur maximum des constructions :

Les différentes hauteurs "façade" et "plafond" des constructions ne pourront excéder respectivement :

Dans le secteur UD a :

7,50 m. et 10 m., pour les terrains d'une surface inférieure à 500 m^2
9,00 m. et 12 m., pour les terrains d'une surface égale ou supérieure à 500 m^2

Dans le secteur UD b :

7,50 m. et 10 m., pour les terrains d'une surface inférieure à 800 m^2
9,00 m. et 12 m., pour les terrains d'une surface égale ou supérieure à 800 m^2

Dans les trois secteurs, la hauteur plafond est ramenée à 3 m. pour les bâtiments annexes non attenants à la construction principale.

Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt général (édifices religieux).

Article UD 11 Aspect extérieur :

- Par leur aspect extérieur, les constructions de toutes natures et autres occupations du sol doivent s'intégrer avec le caractère du site et l'architecture des lieux avoisinants. L'harmonisation par rapport aux volumétries existantes, le rythme et la composition des façades, le respect du découpage des façades en fonction du rythme parcellaire et de la typologie du bâtiment, en sont les critères principaux.

- Les façades latérales et postérieures des constructions, visibles ou non de la voie publique, doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus, il en est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

- Les toitures Mansart ou apparentées sont interdites.

- Sans préjudice du 1er alinéa, les toitures devront présenter une pente d'au moins 35°. Cependant, cette pente minimale ne sera pas exigée pour la couverture des annexes implantées indépendamment de la construction principale ainsi que pour les vérandas. Des pentes de toits inférieures pourront être accordées pour des bâtiments à performance énergétique.

- Le traitement des constructions annexes, garages, extensions, doit être en harmonie avec la construction principale, tant par le choix des matériaux que par la qualité de finition.

- L'emploi, sans enduit de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit.

- Les couvertures apparentes, en plaques ondulées (tôle, plastique, amiante ciment ton naturel) ainsi que celles en papier goudronné ou bardeaux bitumineux sont interdites.
- Les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus de 90 cm de hauteur, portails et piliers exclus. Elles ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres.
- Les clôtures entre voisins ne pourront dépasser une hauteur de 2 mètres.

  Nota : pour les clôtures, la hauteur maximum est définie par rapport au sol naturel pris du côté du terrain le plus élevé.

- Les panneaux solaires photovoltaïques intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction sont autorisés.

Article UD 12 Stationnement :

Les espaces à réserver en dehors de la voie publique pour assurer le stationnement des véhicules doivent être d'au moins :

Habitat : 1 place par logement. De plus, pour les immeubles collectifs, il devra être prévu un local d'au moins
9 m^2 facilement accessible afin de permettre le rangement des 2 roues.

Autres constructions autorisées dans le cadre de l'article UD 1 : 1 place par 100 m^2 de S.H.O.N.

Pour le calcul des places de stationnement nécessaires à une opération, le nombre obtenu par l'application des normes définies ci-dessus sera dans tous les cas arrondi au nombre entier immédiatement supérieur.

Équipement d'intérêt général : la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant.

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

- soit être implantées sur les dalles de couverture des constructions enterrées s'il en existe ;
- soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.

La distribution des places de stationnement, le tracé en plan et en profil, en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives, difficiles, rendant l'usage de ces places illusoire voire impossible.

Desserte des places de stationnement : En cas de réalisation de plusieurs places de stationnement sur une même propriété, celles-ci doivent être desservies à partir d'un accès unique sur la voie.

Article UD 13 Espaces libres et plantations - Espaces boisés classés (T.C.) :

- La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum ; l'abattage d'arbres devra se limiter au strict nécessaire pour la réalisation des constructions autorisées.

- La surface réservée aux espaces verts sera conservée en pleine terre est représentera au moins 40% de la surface du terrain, ce pourcentage étant ramené à 30% pour les équipements publics.

- Les surfaces affectées au stationnement ne pourront être prises en compte dans le pourcentage d'espace verts.

- Les cours des équipements scolaires seront comptées pour moitié dans le coefficient d'espace de pleine terre.

- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées et traités en espaces verts. Il sera exigé au moins un arbre de haute tige pour 100 m^2 de surface du terrain.

- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m2.

Les espaces boisés classés (T.C.) sont définis en application de l'article L. 130-1 du code de l'Urbanisme. Ils sont figurés sur le plan de zonage conformément à la légende de celui-ci. Les conditions s'y rattachant sont définies au TITRE IV du présent règlement.

SECTION 3 - POSSIBILITÉS D'OCCUPATION DU SOL

Article UD 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)

1) Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, le C.O.S. maximum applicable, sauf cas particuliers visés aux 2) et 3) ci-après, est définis de la façon suivante :

Dans le secteur UD a :

0,40 pour les terrains d'une surface inférieure à 500 m^2
1,00 pour les terrains d'une surface égale ou supérieure à 500 m^2

Dans le secteur UD b :

0,40 pour les terrains d'une surface inférieure à 800 m^2
0,60 pour les terrains d'une surface égale ou supérieure à 800 m^2

2) En cas de sinistre ou d'arrêté de péril entraînant la démolition, pour les constructions existantes dont la surface de planchers est supérieure à celle obtenue par l'application du C.O.S. du secteur concerné, la S.H.O.N à reconstruire sera au plus égale à celle existante avant travaux.

3) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.

Une bonification du COS de 10% est possible pour les projets qui prévoient une isolation optimale et l'installation de dispositifs à énergie renouvelable.

Article UD 15 Dépassement du Coefficient d'Occupation du Sol :

Néant

- TITRE II -

CHAPITRE V

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UE

Il s'agit d'une zone à dominante d'habitat de type pavillonnaire, sous la forme de maisons individuelles, y sont admis les équipements publics ou d'intérêt général, et sous certaines conditions les petites activités.

sur le territoire de la Commune de VILLIERS sur MARNE la Zone UE est constituée de 2 secteurs UE a et UE b

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

Article UE 1 Occupations et utilisations du sol admises :

- les constructions destinées à l'habitation sous la forme de maisons individuelles et leurs annexes.
- La construction de plusieurs maisons individuelles sur un même îlot de propriété et ce dans les conditions fixées à l'article UE 5.
- les commerces de moins de 200 m^2 de surface commerciale.
- Les activités artisanales ou apparentées, les activités tertiaires ainsi que celles liées à l'exercice d'une profession libérale, dans la mesure où elles sont liées à une habitation et que leur degré de nuisances est jugé compatible avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'intégration dans l'environnement. Dans tous les cas, la surface hors œuvre brute affectée à l'activité devra être inférieure à celle affectée à l'habitation.
- Les installations classées dans la mesure où elles sont liées à des commerces de détail ou de proximité et qu'elles soient jugées compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Les installations mêmes classées nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt général.
- L'aménagement des installations mêmes classées existantes, interdites aux termes de l'art. UE 2, dans la mesure où il n'aggrave pas les nuisances.
- Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général.
- Les constructions destinées au stationnement des véhicules, dans la limite des normes minimales fixées par l'article UE 12.
- En application des dispositions de l'article R 123 21 (2° d) du Code de l'Urbanisme, dans les secteurs délimités, la démolition de toute ou partie des immeubles répertoriés à l'annexe II du présent règlement pourra être interdite ou soumise à des conditions particulières définies dans le cadre d'une autorisation de démolir.

Sont également admises dans la mesure où elles sont liées à une habitation, les constructions et les utilisations du sol non explicitement interdites à l'article UE 2.

Article UE 2 Types d'occupations ou d'utilisation du sol interdits :
(sous réserve des dispositions de l'article UE 1)

- Les habitations collectives ou immeubles collectifs d'habitation.
- L'implantation et l'extension des installations classées à l'exception de celles visées à l'art. UE 1.
- Les activités nouvelles et les commerces autres que ceux visés à l'art. UE 1.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage.

- Les entreprises de cassage de voiture de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.

- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes isolées constituant un habitat permanent.

- Les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre isolés.

- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.

- Les constructions nouvelles sur des terrains insuffisamment ou non viabilisés (eau - assainissement) ou dont la viabilisation n'est pas possible dans les conditions fixées à l'article UE 4.

- Les constructions destinées au stationnement autres que celles visées à l'article UE 1.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article UE 3 Accès et voiries :

Pour être constructibles, les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Le permis de construire peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée:

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

Sur les voies publiques, lorsque les circonstances l'imposeront, il ne pourra être autorisé qu'un seul accès véhicule par terrain.

Article UE 4 Desserte par les réseaux :

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux d'assainissement collectif et d'alimentation en eau potable.

L'assainissement interne sera de type séparatif et respectera en outre l'ensemble des conditions particulières définies par les articles 29, 42 et 44 du Règlement Sanitaire Départemental.

Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire en sorte que la pollution de temps de pluie soit réduite et traitée à l'amont.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts, etc ...) et limitant ou écrêtant le débit de ces eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses, etc…).

De toute façon, il est impératif de mettre en place une limitation de débit par stockage ou autre, afin de tenir compte de l'imperméabilisation des surfaces, selon le principe de calcul de limitation de débit des eaux en vigueur dans le département (voir services d'assainissement compétents ; Commune, Département, Syndicats ...).

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes
à chaleur ...) ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.

L'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités est interdite dans les fossés, les réseaux d'eaux pluviales et les cours d'eau.

Les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places et des voiries doivent subir un traitement de débourbage-deshuilage avant rejet dans le réseau interne ou public d'eaux pluviales. Il en est de même pour les eaux issues des parkings de plus de 5 places souterrains ou couverts avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Les aires de lavage de véhicules et de matériel industriel doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eaux pluviales et que les eaux de lavage soient évacuées vers le réseau d'eaux usées après passage dans un débourbeur-deshuileur.

Le réseau d'assainissement doit répondre aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental spécifique à l'activité développée, ou le cas échéant à la réglementation des installations classées.

Tout raccordement au réseau collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation prise à la suite d'une demande spéciale du pétitionnaire intéressé auprès du gestionnaire du réseau.

Chaque constructeur doit assurer par ses propres moyens et à ses frais l'alimentation en eau potable et en électricité, l'évacuation des eaux usées conformément aux règles d'hygiène et de la réglementation en vigueur. Il ne doit en résulter du fait de ces constructions, aucune charge pour les services publics en général, ceux de la voirie en particulier.

Les aménagements réalisés sur les terrains doivent garantir l'écoulement et l'évacuation des eaux pluviales ; en l'absence de réseau collecteur ou de l'insuffisance de ce dernier, ou en cas de prescriptions particulières liées à la loi sur l'eau, les aménagements nécessaires, sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés au terrain et à l'opération concernée .

<u>En l'absence de réseau d'assainissement collectif :</u>

Les propriétaires doivent assurer par leurs propres moyens et à leurs frais, l'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées. Un dispositif d'assainissement individuel peut être admis et ce en conformité avec les dispositions du Règlement Sanitaire Départemental. Dans tous les cas, ce dispositif doit être conçu de façon à pouvoir être mis hors circuit pour que la construction puisse être raccordée au réseau collectif lorsque celui-ci sera réalisé.

A cet effet, il est rappelé les grands principes soutenus par cette réglementation :

- toutes les eaux usées domestiques (eaux vannes et eaux ménagères) doivent subir une épuration appropriée dans une filière d'assainissement autonome avant évacuation vers le milieu récepteur.

- une filière d'assainissement autonome est constituée d'un dispositif de traitement préalable (en général, une fosse septique "toutes eaux") suivie d'un élément épurateur ; en priorité, l'élément épurateur est constitué par un épandage souterrain, solution technique faisant appel à la capacité épuratrice du sol.

- des dispositifs de substitution à l'épandage peuvent être mis en place (lits filtrants drainés) et le rejet des eaux ainsi épurées vers le milieu hydraulique superficiel (cours d'eau, retenues, fossés ...) est autorisé dans certaines circonstances.

L'article 35 de la Loi sur l'eau transposé au Code des Collectivités Territoriales confère à la commune le contrôle des systèmes d'assainissement non collectif. La Commune peut également prendre à sa charge l'entretien de ces systèmes.

Dans le même sens, l'article 36 de la Loi sur l'eau stipule qu'il est ajouté au Code de la Santé Publique un article L. 35-10 ainsi rédigé : "les agents du service d'assainissement ont accès aux propriétés privées pour l'application des articles L. 35-1 et L. 35-3 ou pour assurer le contrôle des installations d'assainissement non collectif et leur entretien si la Commune a décidé sa prise en charge par le service".

Renforcement du réseau d'eau potable

Lorsque des équipements, réalisés conformément au présent POS et rendus nécessaires pour la réalisation de l'opération, entraîneront le renforcement ou l'extension du réseau public de distribution d'eau potable, ils pourront donner lieu au versement de participations dans les conditions prévues par les articles concernés du Code de l'Urbanisme.

Article UE 5 Caractéristiques des terrains :

1) Un terrain ne peut recevoir aucune construction s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

- être de dimensions suffisantes pour qu'il soit possible d'y inscrire, en dehors des marges d'isolement et de reculement réglementaire, un rectangle de 6 m. par 8 m. au minimum ; cependant, cette condition ne sera pas exigée pour les terrains existants à la date d'entrée en vigueur de présent règlement.

- avoir la longueur de façade minimale mesurée au droit de la construction et la surface indiquées au tableau ci-après :

ZONE	secteurs	Dimensions minimales	
		surface	façade
UE	UE a	300 m²	10 m
	UE b	400 m²	15 m

2) Lotissements - Pavillons groupés - Divisions de propriété et détachements de parcelles.

Lotissements - divisions de propriété et détachements de parcelles

Pour que les terrains soient constructibles, chacun des lots concernés dans le cadre d'une opération de
lotissement, de division de propriété ou de détachement de parcelles devra disposer dans le secteur UE a d'une surface minimale de 400 m² et d'une largeur de façade d'au moins 10 m. ; ces dimensions sont respectivement portées à 500 m² et 15 m. dans le secteur UE b. Cependant, ces conditions ne seront pas exigées pour le ou les lots destinés à un remembrement entre voisins.

Pavillons groupés (copropriété ou permis valant division)

En cas de construction de plus d'une habitation individuelle sur un même îlot de propriété, la surface minimale du terrain supportant l'opération devra être égale à 400 m² dans les secteur UE a et à 500 m² dans le secteur UE b multipliée par le nombre de logements.

En l'absence de desserte par les réseaux collectifs d'eau potable et d'assainissement, les lotissements et les pavillons groupés, sont interdits.

3) Équipements publics ou d'intérêt général :

Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés :
- à des équipements collectifs à caractère scolaire, sanitaire ou hospitalier, à des équipements publics ou d'intérêt général ;
- à l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie.

4) Terrains inconstructibles supportant des bâtiments existants :

Cependant, sur des terrains ne répondant pas aux caractéristiques minimales, seront autorisés, dans les limites définies dans le cadre de l'art UE 14.:
- les travaux correspondants aux critères d'amélioration des constructions ou la construction d'annexes isolées.
- la reconstruction après sinistre ou péril et ce dans le respect des autres règles de la zone UE.

Article UE 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

En bordure des voies publiques carrossables et en bon état de viabilité, les constructions nouvelles devront être implantées dans une bande de 24 m. comptés à partir de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie).
Cette bande de constructibilité de 24 m. est également applicable à partir de la limite tenant lieu d'alignement en bordure des voies privées existantes à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, à condition : qu'elles aient une largeur d'au moins 3 m., qu'elles soient ouvertes à la circulation et qu'elles desservent plusieurs propriétés, ainsi qu'aux emplacements réservés à usage de voirie.

Dans tous les cas, au delà de cette bande de 24 m., à l'exception des constructions visées à l'article 7, les constructions nouvelles sont interdites.

De plus :

Les constructions devront être édifiées, sauf indication contraire portée au plan, à au moins 4 m de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie). Pour les voies privées existantes d'une largeur d'au moins 3 m. et les emplacements réservés à usage de voirie, ce recul sera appliqué par rapport à la limite tenant lieu d'alignement.

Les constructions enterrées, notamment les garages et si possible les rampes d'accès, devront être implantées en dehors de la marge de recul.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles ci-dessus,
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie.

Sauf disposition contraire figurée au plan, les propriétés situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un pan coupé régulier de 4 m de longueur ; cette dimension sera portée à 7 m en cas d'intersection avec une voirie nationale ou départementale.

Article UE 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

I) REGLES GENERALES

a) règles communes

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

Les constructions pourront être édifiées dans les conditions suivantes :

- si la largeur du terrain au droit de la construction est inférieure ou égale à 11 m., les constructions pourront être édifiées sur les limites séparatives ou en retrait,

- si la largeur du terrain au droit de la construction est comprise entre 11 m. et 17 m., un retrait au moins par rapport à l'une des limites latérales sera obligatoire.

- si la largeur du terrain au droit de la construction est égale ou supérieure à 17 m., les constructions seront édifiées en retrait par rapport aux limites séparatives.

Les bâtiments annexes seront obligatoirement implantés sur au moins une limite séparative selon les conditions de hauteur et avec les pentes de toitures définies ci-après (cf. croquis), et respecteront une longueur au plus égale à 8 m.

Dans tous les cas, sur la limite formant fond de parcelle, les constructions devront être implantées en retrait, ces dernières pourront cependant être admises sur cette limite pour l'agrandissement des constructions existantes destinées à l'habitation à condition qu'après travaux la hauteur de la construction n'excède pas une hauteur de 5 m. sur cette limite.

La longueur de chacun des pignons ou façades de plus de 3,00 m. de hauteur en limite séparative ne pourra excéder 15 m.

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

En cas de retrait (marge) sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal :

- à au moins 8,00m., si la façade comporte des vues directes
- à au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

Dans tous les cas le retrait ne pourra être inférieur à 2,50 m.

Pour les constructions existantes, les retraits fixés précédemment pourront être réduits dans le cas de reprise ou de prolongement de murs existants sous réserve que la surface H.O.B. de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à celles existante avant travaux ; dans tous les cas la longueur après travaux du pignon ou de la façade ainsi créé ne pourra excéder une longueur totale de 15 m.

La longueur des vues directes à réserver par rapport aux limites de propriété est d'au moins 8 mètres, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune".

Les terrasses et balcons de plus de 0,60 m. de hauteur par rapport au terrain naturel, implantés en limites séparatives ou à moins de 4 m. de ces limites, devront disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m. de hauteur (mur ou parois translucide).

b) Règles spécifiques aux constructions nouvelles et agrandissements

- Dans une bande de 20 m. comptée à partir de la marge de recul visée à l'article 6 :

  sont admises les constructions de toute nature.

- Au delà de la bande de 20 m. visée précédemment.

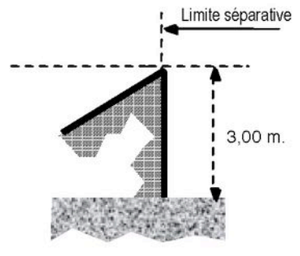
  Ne seront admis que :

  - la construction ou l'agrandissement des bâtiments publics ou d'intérêt général.
  - l'agrandissement des constructions existantes destinées à l'habitation
  - à l'exception des annexes, la reconstruction après sinistre ou péril nécessitant la démolition.

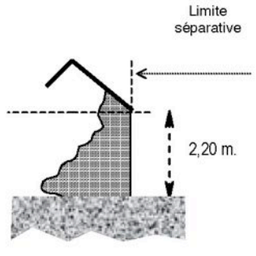
c) Règles spécifiques aux annexes

- les gabarits représentés ci-dessous ne sont exigibles que sur une limite séparative

Les annexes ne peuvent excéder 3,00 mètres sur limite pour les toits à une pente



Les annexes ne peuvent excéder 2,20 mètres sur limite pour les toits à plus d'une pente



II) REGLES PARTICULIERES

L'ensemble des règles précédentes pourra être modifié :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes ou projetées sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux dites règles,
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie.
- pour le stationnement des véhicules à gabarit particulier (camping-car, caravane, camionnette…)
- pour tenir compte de l'implantation d'équipements publics et d'intérêt général.

Article UE 8 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que la distance au droit de tout point des façades ou pignons existants ou à construire soit égal :

- à au moins 8,00 m. en cas d'existence de vue directe,

- à au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

La longueur des vues directes ne peut être inférieure à 8 m sauf par rapport aux annexes. Cette longueur de vue directe ne sera pas applicable aux ouvertures situées sur les façades d'une même construction.

Article UE 9 Emprise au sol :

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ainsi que les sous-sol ne pourra excéder 40% de la superficie du terrain en secteur UE a et 35 % en secteur UE b ; ces valeurs sont portées à 50% pour les équipements publics ou d'intérêt général.

Article UE 10 Hauteur maximum des constructions :

Les différentes hauteurs "façade" et "plafond" des constructions ne pourront excéder respectivement :

- en secteur UE a 7,50 m. et 10 m.,
- en secteur UE b 7,50 m. et 12 m.,

Dans les deux secteurs, la hauteur plafond est ramenée à 3 m. pour les bâtiments annexes non attenants à la construction principale.

Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt général (édifices religieux,…)

Article UE 11 Aspect extérieur :

- Par leur aspect extérieur, les constructions de toute nature et autres occupations du sol doivent s'intégrer avec le caractère du site et l'architecture des lieux avoisinants.

  L'harmonisation par rapport aux volumétries existantes, le rythme et la composition des façades, le respect du découpage des façades en fonction du rythme parcellaire et de la typologie du bâtiment, en sont les critères principaux.

- Les façades latérales et postérieures des constructions, visibles ou non de la voie publique, doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus ; il est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

- Les toitures Mansart ou apparentées sont interdites.

- Sans préjudice du 1er alinéa, les toitures devront présenter une pente d'au moins 35° par rapport à l'horizontale ; cependant, cette pente minimale ne sera pas exigée pour la couverture des annexes implantées indépendamment de la construction principale (cf. croquis article UE7) et les vérandas.
  Des pentes de toits inférieures pourront être accordées pour des bâtiments à performance énergétique.

- Le traitement des constructions annexes, garages, extensions, doit être en harmonie avec la construction principale, tant par le choix des matériaux que par la qualité de finition.

- L'emploi, sans enduit de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit.
- Les couvertures apparentes, en plaques ondulées (tôle, plastique, amiante ciment ton naturel) ainsi que celles en papier goudronné sont interdites.
- Les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus de 90 cm de hauteur, portails et piliers exclus. Elles ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres.

- Les clôtures entre voisins ne pourront dépasser une hauteur de 2 mètres.

- En ce qui concerne les équipements publics, les clôtures pourront atteindre 2,50 mètres.

Nota : pour les clôtures, la hauteur maximum est définie par rapport au sol naturel pris du côté du terrain le plus élevé.

- Les panneaux solaires photovoltaïques intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction sont autorisés.

Article UE 12 Stationnement :

Les espaces à réserver en dehors de la voie publique pour assurer le stationnement des véhicules doivent être d'au moins :

Habitat : 2 places par logement

Autres constructions autorisées dans le cadre de l'article UE 1 :
- jusqu'à 100 m^2 de S.H.O.N. 3 places + 1 place par 100 m^2 de S.H.O.N. supplémentaire

Pour le calcul des places de stationnement nécessaires à une opération, le nombre obtenu par l'application des normes définies ci-dessus sera dans tous les cas arrondi au nombre entier immédiatement supérieur.

Équipement d'intérêt général : la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant.

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

- soit être implantées sur les dalles de couverture des constructions enterrées s'il en existe,
- soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.

La distribution des places de stationnement, le tracé en plan et en profil en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives, difficiles rendant l'usage de ces places illusoire voir impossible.

Desserte des places de stationnement : En cas de réalisation de plusieurs places de stationnement sur une même propriété, celles-ci doivent être desservies à partir d'un accès unique sur la voie.

Article UE 13 Espaces libres et plantations - Espaces boisés classés (T.C.) :

- La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage d'arbres devra se limiter au strict nécessaire pour la réalisation des constructions autorisées.

- La surface réservée aux espaces verts sera conservée en pleine terre et représentera au moins 40% de la surface du terrain, ce pourcentage étant ramené à 30% pour les équipements publics. Les surfaces affectées au stationnement ne pourront être prises en compte dans le pourcentage d'espace verts.

- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées et traités en espaces verts. Il sera exigé au moins un arbre de haute tige pour 100 m^2 de surface du terrain.

- Les cours des équipements scolaires seront comptées pour moitié dans le coefficient d'espace de pleine terre.

- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m2.

Les espaces boisés classés (T.C.) sont définis en application de l'article L. 130-1 du code de l'Urbanisme. Ils sont figurés sur le plan de zonage conformément à la légende de celui-ci. Les conditions s'y rattachant sont définies au TITRE IV du présent règlement.

SECTION 3 - POSSIBILITÉS D'OCCUPATION DU SOL

Article UE 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)

1) Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, le C.O.S. maximum applicable, sauf cas particuliers visés au 2) ci-après, est fixé à :

0,40

2) En cas de sinistre ou d'arrêté de péril entraînant la démolition, pour les constructions existantes dont la surface de planchers est supérieure à celle obtenue par l'application du C.O.S. du secteur concerné, la S.H.O.N à reconstruire sera au plus égale à celle existante avant travaux.

3) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics ou d'intérêt général et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.

Une bonification du COS de 10% est possible pour les projets qui prévoient une isolation optimale et l'installation de dispositifs à énergie renouvelable.

Article UE 15 Dépassement du Cœfficient d'Occupation du Sol :

Néant

- TITRE II -

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UN

Il s'agit d'une zone destinées à l'implantation
d'équipements dont les normes de constructions ne correspondent pas
aux règles habituelles des zones urbaines.

Ces équipements étant plus particulièrement destinés :
à l'enseignement, aux sports, aux infrastructures, à la distribution d'énergie,
aux activités de détente, de plein air ou de loisirs, etc...

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

Article UN 1 Types d'occupation ou d'utilisation du sol admises

Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol ci-après :

- Les constructions et aménagements ayant un rapport avec les activités sportives, de plein air, de détente ou de loisirs.
- Les constructions et aménagements liés aux équipements d'infrastructures.
- Les constructions et installations destinées aux établissements d'enseignement.
- Les installations nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public.
- Les ouvrages d'intérêt public tels que châteaux d'eau, relais hertziens, ouvrages liés à la distribution d'énergie, etc..., qui ne trouvent pas leur place en zone d'urbanisation ou qui sont nécessaires à la vie, ou à l'activité de la zone.
- Les logements directement liés au fonctionnement ou au gardiennage des constructions autorisées précédemment.

Article UN 2 Types d'occupation ou d'utilisation du sol interdits

Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites et notamment, sans que cette liste soit limitative:

- Toutes les constructions nouvelles, sauf celles définies à l'article UN 1.
- Les entreprises de cassage de voitures, de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.
- Les dépôts et décharges non liés à l'exploitation des gisements naturels.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article UN 3 Accès et voiries

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

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

D'autre part, les voies doivent être aménagées si elles se terminent en impasse de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

Article UN 4 Desserte par les réseaux

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux d'assainissement collectif et d'alimentation en eau potable.

L'assainissement interne sera de type séparatif et respectera en outre l'ensemble des conditions particulières définies par les articles 29, 42 et 44 du Règlement Sanitaire Départemental.

Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire en sorte que la pollution de temps de pluie soit réduite et traitée à l'amont.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts, etc ...) et limitant ou écrêtant le débit de ces eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses, etc...).

De toute façon, il est impératif de mettre en place une limitation de débit par stockage ou autre, afin de tenir compte de l'imperméabilisation des surfaces, selon le principe de calcul de limitation de débit des eaux en vigueur dans le département (voir services d'assainissement compétents : Commune, Département, Syndicats ...).

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes à chaleur ...) ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.

Les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places et des voiries doivent subir un traitement de débourbage-deshuilage avant rejet dans le réseau interne ou public d'eaux pluviales. Il en est de même pour les eaux issues des parkings de plus de 5 places, souterrains ou couverts, avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Les aires de lavage de véhicules et de matériel industriel doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eaux pluviales et que les eaux de lavage soient évacuées vers le réseau d'eaux usées après passage dans un débourbeur-deshuileur .

L'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités est interdite dans les fossés, les réseaux d'eaux pluviales et les cours d'eau.

Le réseau d'assainissement doit répondre aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental spécifique à l'activité développée, ou le cas échéant à la réglementation des installations classées.

Tout raccordement au réseau collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation prise à la suite d'une demande spéciale du pétitionnaire intéressé auprès du gestionnaire du réseau.

Chaque constructeur doit assurer par ses propres moyens et à ses frais l'alimentation en eau potable et en électricité, l'évacuation des eaux usées conformément aux règles d'hygiène et de la réglementation en vigueur. Il ne doit en résulter du fait de ces constructions, aucune charge pour les services publics en général, ceux de la voirie en particulier.

Les aménagements réalisés sur les terrains doivent garantir l'écoulement et l'évacuation des eaux pluviales. En l'absence de réseau collecteur ou de l'insuffisance de ce dernier, ou en cas de prescriptions particulières liées à la loi sur l'eau, les aménagements nécessaires, sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés au terrain et à l'opération concernée.

En l'absence de réseau d'assainissement collectif :

Un dispositif d'assainissement individuel peut être admis et ce en conformité avec les dispositions du Règlement Sanitaire Départemental. Dans tous les cas, ce dispositif doit être conçu de façon à pouvoir être mis hors circuit pour que la construction puisse être raccordée au réseau collectif lorsque celui-ci sera réalisé.

Renforcement du réseau d'eau potable

Lorsque des équipements, réalisés conformément au présent POS et rendus nécessaires pour la réalisation de l'opération, entraîneront le renforcement ou l'extension du réseau public de distribution d'eau potable, ils pourront donner lieu au versement de participations dans les conditions prévues par les articles concernés du Code de l'Urbanisme.

Article UN 5 Caractéristiques des terrains

Il n'est pas fixé de caractéristiques minimales pour la constructibilité des terrains.

Article UN 6 Implantation des constructions par rapport aux voies

Les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait.

Article UN 7 Implantation des constructions par rapport aux autres limites séparatives

En cas de retrait (marge) sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal :

- à au moins 8,00m., si la façade comporte des vues directes.
- à au moins 3,00 m dans le cas contraire.

Article UN 8 Implantation des constructions par rapport aux autres sur une même propriété

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que le prospect au droit de tout point des façades existantes ou à construire soit au moins égal:

- à au moins 8,00m., si la façade comporte des vues directes.
- à au moins 3,00 m dans le cas contraire.

Les distances fixées ci-dessus pourront être réduites pour les façades opposées d'une même construction (loggia, patio, cour intérieure, ...), il en sera de même en cas de projet présentant des particularités architecturales.

Article UN 9 Coefficient d'emprise au sol

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 40% de la surface du terrain ; Ne sera pas pris en compte dans ce pourcentage, l'emprise nécessaire à la couverture modulable d'aire de sport (tennis par exemple).

Article UN 10 Hauteur maximale des constructions

La hauteur plafond des constructions ne pourra excéder **12 m.** ; cette hauteur pourra être dépassée pour des impératifs techniques liés à la destination ou à l'exploitation des équipements autorisés dans la zone tels que (châteaux d'eau, relais hertziens, ouvrages liés à la distribution d'énergie, halles de sport, etc...).

Article UN 11 Aspect extérieur

- Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture régionale, locale ou de la zone ou du secteur.
- Les différents murs d'un bâtiment y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.
- L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts tels que carreaux de plâtre, agglomérés de mâchefer, etc..., est interdit.
- Les panneaux solaires photovoltaïques intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction sont autorisés.

Article UN 12 Obligation de réaliser des places de stationnement

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

Article UN 13 Obligation de réaliser des espaces verts

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum. Pour en juger, l'implantation des arbres existants devra figurer sur le plan de masse de la demande de permis de construire.

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires sportives ou récréatives et les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement traitées en espaces verts (pelouses avec arbres). Les aires de stationnement seront également plantées (un arbre de haute tige pour 200 m2).

SECTION 3 - POSSIBILITÉ D'OCCUPATION DU SOL

Article UN 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)

Sous réserve des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, les possibilités de construction résulteront des règles définies aux articles 3 à 13.

Article UN 15 Dépassement du C.O.S.

Néant

- TITRE III -

CHAPITRE I

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE NA

Il s'agit d'une zone équipée ou non, destinée à un aménagement futur dans laquelle les possibilités actuelles d'occupation du sol sont fixées par les articles NA 1 et NA 2.

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

Article NA 1 Occupations et utilisations du sol admises :

Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol ci-après :

- La transformation, l'aménagement ou la confortation des constructions existantes.
- Les constructions et installations nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public.
- Les constructions ou les ouvrages liés à l'exploitation ou la gestion des différents réseaux (eau, assainissement, gaz, électricité, voirie, télécommunications, etc).
- Les équipements publics destinés aux sports et aux loisirs, ainsi que leur dépendances. Sont autorisées, lorsqu'ils sont directement associés à ces équipements, les activités commerciales et le stationnement nécessaire à ces activités, dans la mesure où ils ne nuisent pas à la définition de la zone.
- Les constructions à usage d'habitation liées au gardiennage des équipements publics.
- La modification du nivellement du sol naturel lorsqu'elle a pour but l'aspect paysager, l'aménagement d'aires de sport, la réalisation d'écrans phoniques ou l'exploitation des gisements naturels.
- Les dépôts et décharges liés à l'exploitation des gisements naturels ou à la réalisation de projets d'infrastructures.
- Les constructions destinées au strict fonctionnement de jardins familiaux.
- Le stationnement des caravanes dans l'aire prévue à l'accueil des gens du voyage.

Article NA 2 Occupations et utilisations du sol interdites :

Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites:

- Toutes les constructions nouvelles autres que celles visées à l'article NA 1.
- Les lotissements.
- Les terrains de camping, caravaning ainsi que les dépôts de caravanes en dehors du stationnement dans l'aire réservée à l'accueil des gens du voyage.
- Les entreprises de cassage de voitures, de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.
- Les installations qu'elles soient classées ou non et les travaux divers à l'exception de ceux visés à l'article NA 1.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières.

SECTION 2 – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article NA 3 Accès et voiries :

Toute construction doit être accessible d'une voie carrossable en bon état de viabilité, dont les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte, défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc...

Dans tous les cas l'accès à un terrain ne peut être inférieur à 3,50 m.

Article NA 4 Desserte par les réseaux

Sous réserve de l'existence des dits réseaux, compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement et d'alimentation en eau potable.

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires pourra être soumis à certaines conditions et notamment au traitement préalable de ces liquides.

Toutes les constructions devront disposer d'un réseau intérieur du type séparatif.

1) les eaux pluviales "non polluées" issues des surfaces imperméabilisées des propriétés privées (toitures, terrasses allées de garages) doivent être autant que faire se peut infiltrées sur place et l'excédent éventuel rejeté au caniveau ou au fossé de la voie publique.

2) en cas d'impossibilité d'infiltrer tout ou partie des eaux pluviales issues des surfaces susmentionnées, la totalité des eaux pluviales doit être rejetée au caniveau ou au fossé de la voie publique.

3) en cas d'impossibilité d'infiltrer ou de rejeter au caniveau, les eaux pluviales peuvent être rejetées dans une canalisation publique après autorisation des services concernés.

Dans tous les cas de rejets d'eaux pluviales au domaine public (caniveau ou canalisation), il est souhaitable de prévoir un dispositif d'étalement du débit de façon à ne pas dépasser un litre par seconde et par hectare (soit pour une parcelle de 1000m2 : 0,36m3/h).

Tous les raccordements aux réseaux publics seront exécutés suivant les prescriptions d'une autorisation donnée à la suite d'une demande spéciale du propriétaire de l'immeuble intéressé.

<u>En l'absence de réseau d'assainissement collectif :</u>

Les propriétaires doivent assurer par leurs propres moyens et à leurs frais l'évacuation des eaux pluviales ainsi que l'évacuation et l'épuration des eaux usées à l'aide des dispositifs de traitement conformément aux prescriptions de l'arrêté du 3 Mars 1982, modifié les 14 Septembre 1983 et 23 Mars 1987, et ce en conformité avec le Règlement Sanitaire Départemental.

A cet effet, il est rappelé les grands principes soutenus par cette réglementation :

- toutes les eaux usées domestiques (eaux vannes et eaux ménagères) doivent subir une épuration appropriée dans une filière d'assainissement autonome avant évacuation vers le milieu récepteur.

- une filière d'assainissement autonome est constituée d'un dispositif de traitement préalable (en général, une fosse septique "toutes eaux") suivie d'un élément épurateur ; en priorité, l'élément épurateur est constitué par un épandage souterrain, solution technique faisant appel à la capacité épuratrice du sol.

- des dispositifs de substitution à l'épandage peuvent être mis en place (lits filtrants drainés) et le rejet des eaux ainsi épurées vers le milieu hydraulique superficiel (cours d'eau, retenues, fossés) est autorisé dans certaines circonstances.

Les dispositifs ainsi autorisés devront être conçus de façon à pouvoir être mis hors circuit pour que la construction puisse être raccordée au réseau collectif en cas de réalisation de celui-ci.

L'article 35 de la Loi sur l'eau transposé au Code des Collectivités Territoriales confère à la commune le contrôle des systèmes d'assainissement non collectif. La Commune peut également prendre à sa charge l'entretien de ces systèmes.

Dans le même sens, l'article 36 de la Loi sur l'eau stipule qu'il est ajouté au Code de la Santé Publique un article L. 35-10 ainsi rédigé : "les agents du service d'assainissement ont accès aux propriétés privées pour l'application des articles L. 35-1 et L. 35-3 ou pour assurer le contrôle des installations d'assainissement non collectif et leur entretien si la Commune a décidé sa prise en charge par le service".

<u>Renforcement du réseau d'eau potable</u>

Lorsque des équipements, réalisés conformément au présent POS et rendus nécessaires pour la réalisation de l'opération, entraîneront le renforcement ou l'extension du réseau public de distribution d'eau potable, ils pourront donner lieu au versement de participations dans les conditions prévues par les articles concernés du Code de l'Urbanisme.

Article NA 5 Caractéristiques des terrains :

Il n'est pas fixé de caractéristique minimale pour la constructibilité des terrains.

Article NA 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Sauf indication contraire portée au plan, les constructions autorisées peuvent être édifiées à l'alignement actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie.

Article NA 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

Les constructions autorisées peuvent être implantées sur les limites séparatives ou en retrait.

En cas de retrait, celui-ci est calculé selon les cas de la façon suivante :

- <u>si la façade comporte des vues directes</u>, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune",
  les constructions doivent être implantées à 8 m. au moins des limites séparatives concernées.

- <u>si la façade ne comporte pas des vues directes</u>,
  les constructions doivent être implantées à 2,50 m. au moins des limites séparatives concernées.

Dans tous les cas les retraits ne peuvent être inférieurs à 2,50 m.

Les retraits définis précédemment peuvent être réduits dans le cas de reprise ou de prolongement de murs existants sous réserve que la longueur de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à la longueur existante avant travaux ; dans ces cas la façade ou le pignon ainsi créé ne peut excéder après travaux une longueur totale de 15 m.

La longueur de vue directe à réserver par rapport aux limites de propriété est d'au moins 8 mètres, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune".

Les terrasses et balcons en limites séparatives ou à moins de 8 m. de ces limites, doivent disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m. de hauteur (mur ou parois translucide).

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables pour les constructions soumises à des impératifs techniques liées à l'exploitation des différents réseaux.

Article NA 8 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que la distance au droit de tout point des façades existantes ou à construire soit égale :

- à au moins 8,00 m., si la façade comporte des vues directes,

- à au moins 4,00 m., si la façade ne comporte pas des vues directes.

Les distances visées ci-dessus pourront être réduites ou supprimées pour les constructions liées à des impératifs techniques pour l'exploitation des différents réseaux.

Article NA 9 Emprise au sol :

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 20% de la surface du terrain ; ce coefficient n'est pas applicable aux ouvrages techniques liés à l'exploitation ou à la gestion des différents réseaux.

Article NA 10 Hauteurs des constructions :

Les hauteurs ne peuvent excéder respectivement : **7 m.** de hauteur façade et **10 m.** de hauteur plafond.

Article NA 11 Aspect extérieur et clôtures :

RAPPEL : Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales (Art R 111.21 du Code de l'Urbanisme).

- Par leur aspect extérieur, les constructions de toutes natures et autres occupations du sol doivent s'intégrer avec le caractère du site et l'architecture des lieux avoisinants. L'harmonisation par rapport aux volumétries existantes, le rythme et la composition des façades, le respect du découpage des façades en fonction du rythme parcellaire et de la typologie du bâtiment, en sont les critères principaux.

- Les façades latérales et postérieures des constructions, visibles ou non de la voie publique, doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus, il est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

- Le traitement des constructions annexes, garages, extensions, doit être en harmonie avec la construction principale, tant par le choix des matériaux que par la qualité de finition.

- L'emploi, sans enduit, de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit.

- Les couvertures apparentes en tôle ondulée, en papier goudronné, plaques de Fibrociment, sont interdites.

- L'installation des antennes visibles de la voie publique est interdite sur façades, pignons, fenêtres et balcons.

- Les clôtures bordant les voies ne peuvent comporter de parties pleines sur plus de 0,90 m de hauteur piliers et portails exclus. Leur hauteur est limitée à 2,00 m. à l'exclusion des piliers et portails.

- Les clôtures entre voisins ne peuvent excéder une hauteur de 2,60 m. ,

Article NA 12 Stationnement :

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

Article NA 13 Espaces libres et plantations :

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement de services ou de desserte seront traitées en espaces verts et plantées.

SECTION 3 – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article NA 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) :

Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, la transformation, l'aménagement et la confortation des constructions permises aux termes des articles NA 1 et NA 2 seront autorisées dans la limite de 10% de la surface hors œuvre nette existante avant travaux.

Pour les ouvrages d'intérêt public tels que châteaux d'eau, relais hertziens, ainsi que pour les bâtiments liés aux aires de sports, à l'exploitation de gisements naturels, à des campings et caravanings pour les habitations liées à l'exploitation agricole ou horticole, les possibilités de constructions résulteront de l'application des règles 3 à 13.

Article NA 15 Dépassement du C.O.S. :

Néant

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Villiers-sur-Marne

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 mai 2001
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 septembre 2012

- TITRE II -

CHAPITRE II

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UB

Il s'agit d'une zone destinée à l'habitation sous la forme dominante d'immeubles collectifs, y sont admis les équipements publics, et sous certaines conditions les activités économiques.

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

Article UB 1 Occupations et utilisations du sol admises :

- les constructions destinées à l'habitation et leurs annexes.
- les activités commerciales, les activités tertiaires ainsi que celles liées à l'exercice d'une profession libérale.
- Les activités artisanales ou apparentées, les petites industries, occupant moins de 5 000 m^2 de S.H.O.N. et dans la mesure où leur degré de nuisances est jugé compatible avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'intégration dans l'environnement.
- Les installations classées dans la mesure où elles sont liées à des commerces de détail ou de proximité et qu'elles soient jugées compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Les installations mêmes classées nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt général.
- L'aménagement des installations mêmes classées existantes, interdites aux termes de l'art. UB 2, dans la mesure où il n'aggrave pas les nuisances.
- Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général.
- En application des dispositions de l'article R 123 21 (2° d) du Code de l'Urbanisme, dans les secteurs délimités, la démolition de toute ou partie des immeubles répertoriés à l'annexe II du présent règlement pourra être interdite ou soumise à des conditions particulières définies dans le cadre d'une autorisation de démolir.

Sont également admises les constructions et les utilisations du sol non explicitement interdites à l'article
UB 2.

Article UB 2 Types d'occupations ou d'utilisation du sol interdits : (sous réserve des dispositions de l'article UB 1)

- L'implantation et l'extension des installations classées à l'exception de celles visées à l'art. UB 1.
- Les activités nouvelles autres que celles visées à l'art. UB 1.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage.
- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes isolées constituant un habitat permanent.
- Les entreprises de cassage de voiture de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.
- Les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre isolés.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article UB 3 Accès et voiries :

Pour être constructibles, les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Le permis de construire peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée :

a) à la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux besoins de l'immeuble à construire;

b) à la réalisation de voies privées ou de tous autres aménagements particuliers nécessaires au respect des conditions de sécurité mentionnées au deuxième alinéa ci-dessus.

Sur les voies publiques, lorsque les circonstances l'imposeront, il ne sera autorisé qu'un seul accès véhicule par terrain.

Article UB 4 Desserte par les réseaux :

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux d'assainissement collectif et d'alimentation en eau potable.

L'assainissement interne sera de type séparatif et respectera en outre l'ensemble des conditions particulières définies par les articles 29, 42 et 44 du Règlement Sanitaire Départemental.

Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire en sorte que la pollution de temps de pluie soit réduite et traitée à l'amont.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts, etc ...) et limitant ou écrêtant le débit de ces eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses, etc...).

De toute façon, il est impératif de mettre en place une limitation de débit par stockage ou autre, afin de tenir compte de l'imperméabilisation des surfaces, selon le principe de calcul de limitation de débit des eaux en vigueur dans le département (voir services d'assainissement compétents ; Commune, Département, Syndicats ...).

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes
à chaleur ...) ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.

L'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités est interdite dans les fossés, les réseaux d'eaux pluviales et les cours d'eau.

Les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places et des voiries doivent subir un traitement de débourbage-deshuilage avant rejet dans le réseau interne ou public d'eaux pluviales. Il en est de même pour les eaux issues des parkings de plus de 5 places souterrains ou couverts avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Les aires de lavage de véhicules et de matériel industriel doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eaux pluviales et que les eaux de lavage soient évacuées vers le réseau d'eaux usées après passage dans un débourbeur-deshuileur.

Le réseau d'assainissement doit répondre aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental spécifique à l'activité développée ou, le cas échéant, à la réglementation des installations classées.

Tout raccordement au réseau collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation prise à la suite d'une demande spéciale du pétitionnaire intéressé auprès du gestionnaire du réseau.

Chaque constructeur doit assurer par ses propres moyens et à ses frais l'alimentation en eau potable et en électricité, l'évacuation des eaux usées conformément aux règles d'hygiène et de la réglementation en vigueur. Il ne doit en résulter du fait de ces constructions, aucune charge pour les services publics en général, ceux de la voirie en particulier.

Les aménagements réalisés sur les terrains doivent garantir l'écoulement et l'évacuation des eaux pluviales. En l'absence de réseau collecteur ou de l'insuffisance de ce dernier, ou en cas de prescriptions particulières liées à la loi sur l'eau, les aménagements nécessaires, sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés au terrain et à l'opération concernée.

Renforcement du réseau d'eau potable

Lorsque des équipements, réalisés conformément au présent POS et rendus nécessaires pour la réalisation de l'opération, entraîneront le renforcement ou l'extension du réseau public de distribution d'eau potable, ils pourront donner lieu au versement de participations dans les conditions prévues par les articles concernés du Code de l'Urbanisme.

Article UB 5 Caractéristiques des terrains :

1) Un terrain ne peut recevoir aucune construction s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

- être de dimensions suffisantes pour qu'il soit possible d'y inscrire, en dehors des marges d'isolement et de reculement réglementaire, un rectangle de 6m par 8m au minimum,
- avoir une longueur de façade mesurée au droit de la construction d'au moins 12 m. et une surface minimale de 400 m^2.

2) Lotissements - Divisions de propriété et détachements de parcelles.

Lotissements - divisions de propriété et détachements de parcelles

Pour que les terrains soient constructibles, chacun des lots concernés dans le cadre d'une opération de lotissement, de division de propriété ou de détachement de parcelles devra d'une surface minimale de 400 m^2 et d'une largeur de façade d'au moins 12 m. ; Cependant, ces conditions ne seront pas exigées pour le ou les lots destinés à un remembrement entre voisins.

3) Équipements publics :

Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés :
- à des équipements collectifs à caractère scolaire, sanitaire ou hospitalier ou à des équipements publics.
- à l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie.

4) Terrains inconstructibles supportant des bâtiments existants :

Cependant, sur des terrains ne répondant pas aux caractéristiques minimales, seront autorisés, dans les limites définies dans le cadre de l'art UB 14.:

- les travaux correspondants aux critères d'amélioration des constructions ou la construction d'annexes
  isolées.
- la reconstruction après sinistre ou péril et ce dans le respect des autres règles de la zone UB.

Article UB 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les constructions devront être édifiées, sauf indication contraire portée au plan, à au moins 4 m de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie). Pour les voies privées existantes d'une largeur d'au moins 3 m., ce recul sera appliqué par rapport à la limite tenant lieu d'alignement.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles ci-dessus,
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie,
- pour l'implantation des équipements publics.

Sauf disposition contraire figurée au plan, les propriétés situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un pan coupé régulier de 4 m de longueur; cette dimension sera portée à 7 m en cas d'intersection avec une voirie nationale ou départementale.

Article UB 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

L'implantation des constructions devra tenir compte de l'orientation, de la topographie des lieux et de l'implantation des constructions voisines, elles seront édifiées dans les conditions suivantes :

Dans une bande de 20 m. comptée à partir de la marge de recul visée à l'article 6 :

- si la largeur du terrain au droit de la construction est inférieure ou égale à 15 m., les constructions pourront être édifiées sur les limites séparatives ou en retrait.

- si la largeur du terrain au droit de la construction est comprise entre 15 m. et 30 m., un retrait au moins par rapport à l'une des limites latérales sera obligatoire.

- si la largeur du terrain au droit de la construction est égale ou supérieure à 30 m., les constructions seront édifiées en retrait par rapport aux limites séparatives.

La longueur de chaque construction de plus de 3,00 m. de hauteur en limite séparative ne pourra excéder 15 m.

Les bâtiments annexes non accolés à la construction principale seront obligatoirement implantés sur au moins une limite séparative selon les conditions de hauteur et avec les pentes de toitures définies ci-après (cf. croquis).

Sur la limite formant fond de parcelle, les constructions devront être implantées en retrait, ces dernières pourront cependant être admises sur cette limite dans les cas suivants :

- pour l'amélioration ou l'agrandissement d'une construction existante implantée en limite à condition qu'après travaux la hauteur de la construction n'excède pas une hauteur de 5 m. sur cette limite.

- pour la construction d'un bâtiment annexe implanté dans les même conditions que celles admises pour la construction au delà de la bande de 20 m (cf. croquis).

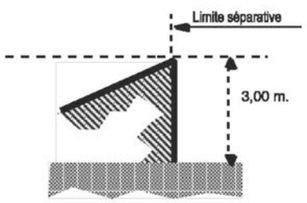
Au delà de la bande des 20 m. :

Les constructions seront édifiées en retrait par rapport aux limites séparatives, exception faite pour :

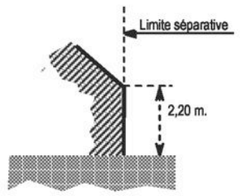
- la surélévation *(dans le respect des règles de l'art. 10)* des constructions existantes destinées à l'habitation sans extension ni surplomb, excepté pour les balcons d'un débords au plus égal à 1,20 m.

- les bâtiments annexes d'une hauteur plafond de 3 m. maximum et d'une longueur au plus égale à 8 m., implantés en limite(s) séparative(s), dans les conditions de gabarit définies par les croquis ci-après. Les gabarits représentés ci-dessous ne sont exigibles que sur une limite séparative.

pour les annexes dont la hauteur en limite séparative ne dépasse pas 3,00 m., dans la mesure où elles s'inscrivent dans le gabarit maximum ci-dessous



pour les annexes dont la hauteur en limite séparative ne dépasse pas 2,20 m, dans la mesure où elles s'inscrivent dans le gabarit maximum ci-dessous



Pour les locaux poubelles, la surface minimale de 25m² pour les annexes ne sera pas appliquée au-delà de 95 logements.

- 95 logements : 1 local poubelles de 25 m² maximum
- au-delà de 95 logements : il ne sera pas fixé de règle.

Dans la mesure du possible, sauf contrainte technique, les locaux poubelles seront installés en sous-sol.

Dispositions applicables quelque soit la situation des constructions sur le terrain :

Retrait :

En cas de retrait (marge) sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal :
- à au moins 8,00m., si la façade comporte des vues directes
- à au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

Dans tous les cas, le retrait ne pourra être inférieur à 2,50 m.

Pour les constructions existantes, les retraits fixés précédemment pourront être réduits dans le cas de reprise ou de prolongement de murs existants sous réserve que la surface de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à celles existante avant travaux ; dans tous les cas la longueur après travaux du pignon ou de la façade ainsi créé ne pourra excéder une longueur totale de 15m.

L'ensemble des règles précédentes pourra être modifié :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes ou projetées sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux dites règles,
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie,
- pour l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris,
- pour le stationnement des véhicules à gabarit particulier (camping-car, caravane, camionnette, ...)

La longueur des vues directes à réserver par rapport aux limites de propriété est d'au moins 8 mètres, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune".

Les terrasses et balcons de plus de 0,60 m. de hauteur par rapport au terrain naturel, implantés en limites séparatives ou à moins de 2 m. de ces limites, devront disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m. de hauteur (mur ou parois translucides).

Article UB 8 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que la distance au droit de tout point des façades ou pignons existants ou à construire soit égal :

- à au moins 8,00 m. en cas d'existence de vue directe,
- à au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

La longueur des vues directes ne peut être inférieure à 8 m sauf par rapport aux annexes. Cette longueur de vue directe ne sera pas applicable aux ouvertures situées sur les façades d'une même construction.

Article UB 9 Emprise au sol :

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ainsi que les sous-sol ne pourra excéder 50% de la superficie du terrain.

Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100 %.

Article UB 10 Hauteur maximum des constructions :

Les hauteurs maximales "façades et plafond" des constructions ne pourra excéder respectivement :

12m. et 15m.

Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt général (édifices
religieux, ...)

Article UB 11 Aspect extérieur :

- Par leur aspect extérieur, les constructions de toute nature et autres occupations du sol doivent s'intégrer avec le caractère du site et l'architecture des lieux avoisinants. L'harmonisation par rapport aux volumétries existantes, le rythme et la composition des façades, le respect du découpage des façades en fonction du rythme parcellaire et de la typologie du bâtiment, en sont les critères principaux.
- Les façades latérales et postérieures des constructions, visibles ou non de la voie publique, doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus ; il est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

- Les toitures Mansart ou apparentées sont interdites.

- Sans préjudice du 1er alinéa, les toitures devront présenter une pente d'au moins 35° ; cependant, cette pente minimale ne sera pas exigée pour la couverture des annexes implantées indépendamment de la construction principale. Des pentes de toits inférieures pourront être accordées pour des bâtiments à performance énergétique.

- Le traitement des constructions annexes, garages, extensions, doit être en harmonie avec la construction principale, tant par le choix des matériaux que par la qualité de finition.

- L'emploi, sans enduit de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit.

- Les couvertures apparentes, en plaques ondulées (tôle, plastique, amiante ciment ton naturel) ainsi que celles en papier goudronné ou bardeaux bitumineux sont interdites.

- Les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus de 90 cm de hauteur, portails et piliers exclus. Elles ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres.

- Les clôtures entre voisins ne pourront dépasser une hauteur de 2 mètres.

- En ce qui concerne les équipements publics, les clôtures pourront atteindre 2,50 mètres.

Nota : pour les clôtures, la hauteur maximum est définie par rapport au sol naturel pris du côté du terrain le plus élevé.

- Les panneaux solaires photovoltaïques intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction sont autorisés.

Article UB 12 Stationnement :

Les espaces à réserver en dehors de la voie publique pour assurer le stationnement des véhicules doivent être d'au moins :

Habitat : 2 places par logement de plus pour les immeubles collectifs il devra être prévu un local d'au moins 9 m^2 facilement accessible afin de permettre le rangement des 2 roues.

Autres constructions autorisées dans le cadre de l'article UB 1 :

- jusqu'à 100 m^2 de S.H.O.N. 3 places + 1 place par 100 m^2 de S.H.O.N. supplémentaire

Pour le calcul des places de stationnement nécessaires à une opération, le nombre obtenu par l'application des normes définies ci-dessus sera dans tous les cas arrondi au nombre entier immédiatement supérieur.

Équipement d'intérêt général :
La surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant.

Les places de stationnement situées en surface devront, dans toute la mesure du possible: Soit être implantées sur les dalles de couverture des constructions enterrées s'il en existe, soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.
La distribution des places de stationnement, le tracé en plan et en profil en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives, difficiles rendant l'usage de ces places illusoire voir impossible.

Desserte des places de stationnement : En cas de réalisation de plusieurs places de stationnement sur une même propriété celles-ci doivent être desservies à partir d'un accès unique sur la voie, deux accès pourront être admis dans les conditions fixées à l'art UB 3.

Article UB 13 Espaces libres et plantations - Espaces boisés classés (T.C.) :

- La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage d'arbres devra se limiter au strict nécessaire pour la réalisation des constructions autorisées.

- La surface réservée aux espaces verts sera conservée en pleine terre est représentera au moins 30% de la surface du terrain.

- Les surfaces affectées au stationnement ne pourront pas être prises en compte dans le pourcentage d'espace verts.

- Les cours des équipements scolaires seront comptées pour moitié dans le coefficient d'espace de pleine terre.

- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées et traités en espaces verts. Il sera exigé au moins un arbre de haute tige pour 100 m^2 de surface du terrain.

- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m2.

Les espaces boisés classés (T.C.) sont définis en application de l'article L. 130-1 du code de l'Urbanisme. Ils sont figurés sur le plan de zonage conformément à la légende de celui-ci. Les conditions s'y rattachant sont définies au TITRE IV du présent règlement.

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

SECTION 3 - POSSIBILITÉS D'OCCUPATION DU SOL

Article UB 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)

1) Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, le C.O.S. maximum applicable, sauf cas particuliers visés aux 2) et ci-après, est fixé à :

1,00

2) En cas de sinistre ou d'arrêté de péril entraînant la démolition, pour les constructions existantes dont la surface de planchers est supérieure à celle obtenue par l'application du C.O.S. du secteur concerné , la S.H.O.N à reconstruire sera au plus égale à celle existante avant travaux.

3) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.

Une bonification du COS de 10% est possible pour les projets qui prévoient une isolation optimale et l'installation de dispositifs à énergie renouvelable.

Article UB 15 Dépassement du Coefficient d'Occupation du Sol :

Néant

- TITRE II -

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UD

Il s'agit d'une zone intermédiaire à dominante d'habitat.
Y sont admis les équipements publics,
et, sous certaines conditions, les petites activités.

sur le territoire de la commune de VILLIERS-sur-MARNE,
la zone UD est constituée de 2 secteurs :

UD a et **UD b**

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

Article UD 1 Occupations et utilisations du sol admises :

- les constructions destinées à l'habitation et leurs annexes dans les conditions de surface définies à l'article UD 5.
- La construction de plusieurs maisons individuelles sur un même îlot de propriété et ce dans les conditions fixées à l'article UD 5.
- les commerces de moins de 200 m² de surface commerciale.
- Les activités artisanales ou apparentées, les activités tertiaires ainsi que celles liées à l'exercice d'une profession libérale, dans la mesure où elles sont intégrées dans une opération comportant des surfaces affectées à l'habitation et que leur degré de nuisances est jugé compatible avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'intégration dans l'environnement. Dans tous les cas la surface hors œuvre brute affectée à l'activité devra être inférieure à celle affectée à l'habitation.
- Les installations classées dans la mesure où elles sont liées à des commerces de détail ou de proximité et qu'elles soient jugées compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Les installations mêmes classées nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt général.
- L'aménagement des installations mêmes classées existantes, interdites aux termes de l'art. UD 2, dans la mesure où il n'aggrave pas les nuisances.
- Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général.
- Les constructions destinées au stationnement des véhicules, dans la limite des normes minimales fixées par l'article UD 12.
- En application des dispositions de l'article R 123 21 (2° d) du Code de l'Urbanisme, dans les secteurs délimités, la démolition de toute ou partie des immeubles répertoriés à l'annexe II du présent règlement pourra être interdite ou soumise à des conditions particulières définies dans le cadre d'une autorisation de démolir.

Sont également admises dans la mesure où elles sont liées à une habitation, les constructions et les utilisations du sol non explicitement interdites à l'article UD 2

Article UD 2 Types d'occupations ou d'utilisation du sol interdits :

(sous réserve des dispositions de l'article UD 1)

- L'implantation et l'extension des installations classées à l'exception de celles visées à l'art. UD 1.
- Les activités nouvelles et les commerces autres que ceux visés à l'art. UD 1.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage.

- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes isolées constituant un habitat permanent.

- Les entreprises de cassage de voiture de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.

- Les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre isolés.

- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.

- Les constructions nouvelles sur des terrains insuffisamment ou non viabilisés (eau - assainissement) ou dont la viabilisation n'est pas possible dans les conditions fixées à l'article UD 4.

- Les constructions destinées au stationnement autres que celles visées à l'article UD 1.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article UD 3 Accès et voiries :

Pour être constructibles, les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Le permis de construire peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée:

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

Sur les voies publiques, lorsque les circonstances l'imposeront, il ne pourra être autorisé qu'un seul accès véhicule par terrain.

Article UD 4 Desserte par les réseaux :

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux d'assainissement collectif et d'alimentation en eau potable.

L'assainissement interne sera de type séparatif et respectera en outre l'ensemble des conditions particulières définies par les articles 29, 42 et 44 du Règlement Sanitaire Départemental.

Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire en sorte que la pollution de temps de pluie soit réduite et traitée à l'amont.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts,...) et limitant ou écrêtant le débit de ces eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses,...).

De toute façon, il est impératif de mettre en place une limitation de débit par stockage ou autre, afin de tenir compte de l'imperméabilisation des surfaces, selon le principe de calcul de limitation de débit des eaux en vigueur dans le département (voir services d'assainissement compétents : Commune, Département, Syndicats ...).

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes à chaleur...) ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.

L'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités est interdite dans les fossés, les réseaux d'eaux pluviales et les cours d'eau.

Les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places et des voiries doivent subir un traitement de débourbage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne ou public d'eaux pluviales.
Il en est de même pour les eaux issues des parkings de plus de 5 places, souterrains ou couverts, avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Les aires de lavage de véhicules et de matériel industriel doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eaux pluviales et que les eaux de lavage soient évacuées vers le réseau d'eaux usées après passage dans un débourbeur-déshuileur .

Le réseau d'assainissement doit répondre aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental spécifique à l'activité développée, ou le cas échéant à la réglementation des installations classées.

Tout raccordement au réseau collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation prise à la suite d'une demande spéciale du pétitionnaire intéressé auprès du gestionnaire du réseau.

Chaque constructeur doit assurer par ses propres moyens et à ses frais l'alimentation en eau potable et en électricité, l'évacuation des eaux usées conformément aux règles d'hygiène et de la réglementation en vigueur.
Il ne doit en résulter du fait de ces constructions, aucune charge pour les services publics en général, ceux de la voirie en particulier.

Les aménagements réalisés sur les terrains doivent garantir l'écoulement et l'évacuation des eaux pluviales. En l'absence de réseau collecteur ou de l'insuffisance de ce dernier, ou en cas de prescriptions particulières liées à la loi sur l'eau, les aménagements nécessaires, sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés au terrain et à l'opération concernée .

En l'absence de réseau d'assainissement collectif :

Les propriétaires doivent assurer par leurs propres moyens et à leurs frais, l'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées. Un dispositif d'assainissement individuel peut être admis et ce en conformité avec les dispositions du Règlement Sanitaire Départemental. Dans tous les cas ce dispositif doit être conçu de façon à pouvoir être mis hors circuit pour que la construction puisse être raccordée au réseau collectif lorsque celui-ci sera réalisé.

A cet effet, il est rappelé les grands principes soutenus par cette réglementation :

- toutes les eaux usées domestiques (eaux vannes et eaux ménagères) doivent subir une épuration appropriée dans une filière d'assainissement autonome avant évacuation vers le milieu récepteur.
- une filière d'assainissement autonome est constituée d'un dispositif de traitement préalable (en général, une fosse septique "toutes eaux") suivi d'un élément épurateur. En priorité, l'élément épurateur est constitué par un épandage souterrain, solution technique faisant appel à la capacité épuratrice du sol.
- des dispositifs de substitution à l'épandage peuvent être mis en place (lits filtrants drainés) et le rejet des eaux ainsi épurées vers le milieu hydraulique superficiel (cours d'eau, retenues, fossés ...) est autorisé dans certaines circonstances.

L'article 35 de la Loi sur l'eau transposé au Code des Collectivités Territoriales confère à la commune le contrôle des systèmes d'assainissement non collectif. La Commune peut également prendre à sa charge l'entretien de ces systèmes.

Dans le même sens l'article 36 de la Loi sur l'eau stipule qu'il est ajouté au Code de la Santé Publique un article L. 35-10 ainsi rédigé : "les agents du service d'assainissement ont accès aux propriétés privées pour l'application des articles L. 35-1 et L. 35-3 ou pour assurer le contrôle des installations d'assainissement non collectif et leur entretien si la Commune a décidé sa prise en charge par le service".

Renforcement du réseau d'eau potable

Lorsque des équipements, réalisés conformément au présent POS et rendus nécessaires pour la réalisation de l'opération, entraîneront le renforcement ou l'extension du réseau public de distribution d'eau potable, ils pourront donner lieu au versement de participations dans les conditions prévues par les articles concernés du Code de l'Urbanisme.

Article UD 5 Caractéristiques des terrains :

1) Un terrain ne peut recevoir aucune construction s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

- être de dimensions suffisantes pour qu'il soit possible d'y inscrire, en dehors des marges d'isolement et de reculement réglementaire, un rectangle de 6 m. par 8 m. au minimum,

- avoir la longueur de façade minimale mesurée au droit de la construction et la surface indiquées au tableau ci-après :

Zone	Secteurs		Dimensions minimales	
			Surface	Façade
UD	UD a	Maisons individuelles Activités économiques	300 m²	10 m
		Immeubles collectifs d'habitation	500 m²	12 m
	UD b	Maisons individuelles Activités économiques	300 m²	10 m
		Immeubles collectifs d'habitation	800 m²	15 m

2) Lotissements - Pavillons groupés - Divisions de propriété et détachements de parcelles :

↳ Lotissements - divisions de propriété et détachements de parcelles :

Pour que les terrains soient constructibles, chacun des lots concernés dans le cadre d'une opération de lotissement, de division de propriété ou de détachement de parcelles, devra disposer d'une surface minimale de **400 m²** et d'une largeur de façade d'au moins **10 m**. Cependant ces conditions ne seront pas exigées pour le ou les lots destinés à un remembrement entre voisins.

↳ Pavillons groupés (copropriété ou permis valant division) :

En cas de construction de plus d'une habitation individuelle sur un même îlot de propriété, la surface minimale du terrain supportant l'opération devra être égale à **400 m²**, multipliée par le nombre de logements en secteur UDb.

En l'absence de desserte par les réseaux collectifs d'eau potable et d'assainissement, les lotissements et les pavillons groupés **sont interdits**.

3) Équipements publics :

Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés :

- à des équipements collectifs à caractère scolaire, sanitaire ou hospitalier ou à des équipements publics.
- à l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie.

4) Terrains inconstructibles supportant des bâtiments existants :

Cependant , sur des terrains ne répondant pas aux caractéristiques minimales, seront autorisés, dans les limites définies dans le cadre de l'art. UD 14 :

- les travaux correspondants aux critères d'amélioration des constructions ou la construction d'annexes isolées.
- la reconstruction après sinistre ou péril et ce dans le respect des autres règles de la zone UD.

Article UD 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les constructions devront être implantées en recul par rapport à l'alignement dans les conditions définies ci-après :

La façade sur rue des constructions devra être édifiée, sauf indication contraire portée au plan, dans une bande comprise entre 3 et 5 m. comptée à partir de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie). Pour les voies privées existantes ouverte à la circulation publique, cette bande sera appliquée par rapport à la limite tenant lieu d'alignement. Les annexes devront être implantées à au moins 3 m. de l'alignement sus-visé.

Les constructions enterrées, notamment les garages et si possible les rampes d'accès, devront être implantées en dehors de la marge de recul.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin ;
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol ;
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles ci-dessus ;
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie ;
- pour tenir compte de l'implantation d'équipements publics et d'intérêt général ;

Sauf disposition contraire figurée au plan, les propriétés situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un pan coupé régulier de 4 m de longueur ; cette dimension sera portée à 7 m. en cas d'intersection avec une voirie nationale ou départementale.

Article UD 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

I - Règles générales

a) Règles communes :

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

Les constructions pourront être édifiées dans les conditions suivantes :

- si la largeur du terrain au droit de la construction est inférieure ou égale à 12 m., les constructions pourront être édifiées sur les limites séparatives ou en retrait ;

- si la largeur du terrain au droit de la construction est comprise entre 12 m. et 20 m., un retrait au moins par rapport à l'une des limites latérales sera obligatoire ;

- si la largeur du terrain au droit de la construction est égale ou supérieure à 20 m., les constructions seront édifiées en retrait par rapport aux limites séparatives ;

Pour les équipements publics, l'édification des constructions sur les limites séparatives est possible, si la largeur du terrain au droit de la construction est inférieure ou égale à 30m. Au-delà de 30m, un retrait au moins par rapport à l'une des limites séparatives sera obligatoire.

Les bâtiments annexes seront obligatoirement implantés sur au moins une limite séparative selon les conditions de hauteur et avec les pentes de toitures définies ci-après (cf. croquis), et respecteront une longueur au plus égale à 8 m.

Dans tous les cas, sur la limite formant fond de parcelle, les constructions devront être implantées en retrait, ces dernières pourront cependant être admises sur cette limite pour l'agrandissement des constructions existantes destinées à l'habitation.

La longueur de chacun des pignons ou façades de plus de 3 m. de hauteur en limite séparative ne pourra excéder 15 m.

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

En cas de retrait (marge), sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal à :

- au moins 8 m., si la façade comporte des vues directes,
- au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

Dans tous les cas le retrait ne pourra être inférieur à 2,50 m.

Pour les constructions existantes, les retraits fixés précédemment pourront être réduits dans le cas de reprise ou de prolongement de murs existants sous réserve que la surface HOB de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à celles existante avant travaux ; dans tous les cas la longueur après travaux du pignon ou de la façade ainsi créée ne pourra excéder une longueur totale de 15 m.

La longueur des vues directes à réserver par rapport aux limites de propriété est d'au moins 8 m., sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune".

Les terrasses et balcons de plus de 0,60 m. de hauteur par rapport au terrain naturel, implantés en limites séparatives ou à moins de 4 m. de ces limites, devront disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m. de hauteur (mur ou parois translucide).

b) Règles spécifiques aux constructions nouvelles et agrandissements :

Dans une bande de 25 m. comptée à partir de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie) :

sont admises les constructions de toute nature.

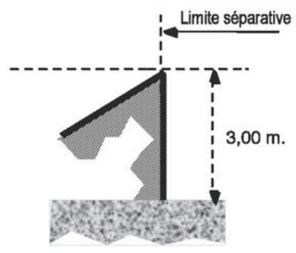
Au-delà de la bande de 25 m. visée précédemment, ne seront admis que :

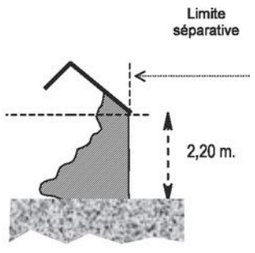
- la construction ou l'agrandissement des bâtiments publics ou d'intérêt général ;
- l'agrandissement des constructions existantes destinées à l'habitation ;
- à l'exception des annexes, la reconstruction après sinistre ou péril nécessitant la démolition.

c) Règles spécifiques aux annexes

- les gabarits représentés ci-dessous ne sont exigibles que sur une limite séparative

Les annexes ne peuvent excéder 3 m. sur limite pour les toits à une pente	Les annexes ne peuvent excéder 2,20 m. sur limite pour les toits à plus d'une pente





II - Règles particulières

Les règles générales pourront être modifiées :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes ou projetées sur le parcellaire voisin ;
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol ;
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles générales ;
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie ;
- pour le stationnement des véhicules à gabarit particulier (camping-car, caravane, camionnette,...) ;
- pour tenir compte de l'implantation d'équipements publics et d'intérêt général

Article UD 8 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que le prospect au
droit de tout point des façades existantes ou à construire soit égal à :

- au moins 8 m., si la façade comporte des vues directes
- au moins 2,50 m. dans le cas contraire

La longueur des vues directes ne peut être inférieure à 8 m sauf par rapport aux annexes. Cette longueur de vue directe ne sera pas applicable aux ouvertures situées sur les façades d'une même construction.

Article UD 9 Emprise au sol :

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ainsi que les sous-sol ne pourra excéder 40% de la superficie du terrain, cette valeur est portée à 50% pour les équipements publics.

Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100%.

Article UD 10 Hauteur maximum des constructions :

Les différentes hauteurs "façade" et "plafond" des constructions ne pourront excéder respectivement :

Dans le secteur UD a :

7,50 m. et 10 m., pour les terrains d'une surface inférieure à 500 m^2
9,00 m. et 12 m., pour les terrains d'une surface égale ou supérieure à 500 m^2

Dans le secteur UD b :

7,50 m. et 10 m., pour les terrains d'une surface inférieure à 800 m^2
9,00 m. et 12 m., pour les terrains d'une surface égale ou supérieure à 800 m^2

Dans les trois secteurs, la hauteur plafond est ramenée à 3 m. pour les bâtiments annexes non attenants à la construction principale.

Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt général (édifices religieux).

Article UD 11 Aspect extérieur :

- Par leur aspect extérieur, les constructions de toutes natures et autres occupations du sol doivent s'intégrer avec le caractère du site et l'architecture des lieux avoisinants. L'harmonisation par rapport aux volumétries existantes, le rythme et la composition des façades, le respect du découpage des façades en fonction du rythme parcellaire et de la typologie du bâtiment, en sont les critères principaux.

- Les façades latérales et postérieures des constructions, visibles ou non de la voie publique, doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus, il en est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

- Les toitures Mansart ou apparentées sont interdites.

- Sans préjudice du 1er alinéa, les toitures devront présenter une pente d'au moins 35°. Cependant, cette pente minimale ne sera pas exigée pour la couverture des annexes implantées indépendamment de la construction principale ainsi que pour les vérandas. Des pentes de toits inférieures pourront être accordées pour des bâtiments à performance énergétique.

- Le traitement des constructions annexes, garages, extensions, doit être en harmonie avec la construction principale, tant par le choix des matériaux que par la qualité de finition.

- L'emploi, sans enduit de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit.

- Les couvertures apparentes, en plaques ondulées (tôle, plastique, amiante ciment ton naturel) ainsi que celles en papier goudronné ou bardeaux bitumineux sont interdites.

- Les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus de 90 cm de hauteur, portails et piliers exclus. Elles ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres.

- Les clôtures entre voisins ne pourront dépasser une hauteur de 2 mètres.

  Nota : pour les clôtures, la hauteur maximum est définie par rapport au sol naturel pris du côté du terrain le plus élevé.

- Les panneaux solaires photovoltaïques intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction sont autorisés.

Article UD 12 Stationnement :

Les espaces à réserver en dehors de la voie publique pour assurer le stationnement des véhicules doivent être d'au moins :

Habitat : 1 place par logement. De plus, pour les immeubles collectifs, il devra être prévu un local d'au moins
9 m^2 facilement accessible afin de permettre le rangement des 2 roues.

Autres constructions autorisées dans le cadre de l'article UD 1 : 1 place par 100 m^2 de S.H.O.N.

Pour le calcul des places de stationnement nécessaires à une opération, le nombre obtenu par l'application des normes définies ci-dessus sera dans tous les cas arrondi au nombre entier immédiatement supérieur.

Équipement d'intérêt général : la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant.

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

- soit être implantées sur les dalles de couverture des constructions enterrées s'il en existe ;
- soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.

La distribution des places de stationnement, le tracé en plan et en profil, en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives, difficiles, rendant l'usage de ces places illusoire voire impossible.

Desserte des places de stationnement : En cas de réalisation de plusieurs places de stationnement sur une même propriété, celles-ci doivent être desservies à partir d'un accès unique sur la voie.

Article UD 13 Espaces libres et plantations - Espaces boisés classés (T.C.) :

- La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum ; l'abattage d'arbres devra se limiter au strict nécessaire pour la réalisation des constructions autorisées.
- La surface réservée aux espaces verts sera conservée en pleine terre est représentera au moins 40% de la surface du terrain, ce pourcentage étant ramené à 30% pour les équipements publics.
- Les surfaces affectées au stationnement ne pourront être prises en compte dans le pourcentage d'espace verts.
- Les cours des équipements scolaires seront comptées pour moitié dans le coefficient d'espace de pleine terre.
- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées et traités en espaces verts. Il sera exigé au moins un arbre de haute tige pour 100 m^2 de surface du terrain.
- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m2.

Les espaces boisés classés (T.C.) sont définis en application de l'article L. 130-1 du code de l'Urbanisme. Ils sont figurés sur le plan de zonage conformément à la légende de celui-ci. Les conditions s'y rattachant sont définies au TITRE IV du présent règlement.

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

SECTION 3 - POSSIBILITÉS D'OCCUPATION DU SOL

Article UD 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)

1) Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, le C.O.S. maximum applicable, sauf cas particuliers visés aux 2) et 3) ci-après, est définis de la façon suivante :

Dans le secteur UD a :

0,40 pour les terrains d'une surface inférieure à 500 m^2
1,00 pour les terrains d'une surface égale ou supérieure à 500 m^2

Dans le secteur UD b :

0,40 pour les terrains d'une surface inférieure à 800 m^2
0,60 pour les terrains d'une surface égale ou supérieure à 800 m^2

2) En cas de sinistre ou d'arrêté de péril entraînant la démolition, pour les constructions existantes dont la surface de planchers est supérieure à celle obtenue par l'application du C.O.S. du secteur concerné, la S.H.O.N à reconstruire sera au plus égale à celle existante avant travaux.

3) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.
Une bonification du COS de 10% est possible pour les projets qui prévoient une isolation optimale et l'installation de dispositifs à énergie renouvelable.

Article UD 15 Dépassement du Coefficient d'Occupation du Sol :

Néant

- TITRE II -

CHAPITRE V

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UE

Il s'agit d'une zone à dominante d'habitat de type pavillonnaire,
sous la forme de maisons individuelles, y sont admis les équipements publics
ou d'intérêt général, et sous certaines conditions les petites activités.

**sur le territoire de la Commune de VILLIERS sur MARNE
la Zone UE est constituée de 2 secteurs UE a et UE b**

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

Article UE 1 Occupations et utilisations du sol admises :

- les constructions destinées à l'habitation sous la forme de maisons individuelles et leurs annexes.
- La construction de plusieurs maisons individuelles sur un même îlot de propriété et ce dans les conditions fixées à l'article UE 5.
- les commerces de moins de 200 m² de surface commerciale.
- Les activités artisanales ou apparentées, les activités tertiaires ainsi que celles liées à l'exercice d'une profession libérale, dans la mesure où elles sont liées à une habitation et que leur degré de nuisances est jugé compatible avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'intégration dans l'environnement. Dans tous les cas, la surface hors œuvre brute affectée à l'activité devra être inférieure à celle affectée à l'habitation.
- Les installations classées dans la mesure où elles sont liées à des commerces de détail ou de proximité et qu'elles soient jugées compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Les installations mêmes classées nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt général.
- L'aménagement des installations mêmes classées existantes, interdites aux termes de l'art. UE 2, dans la mesure où il n'aggrave pas les nuisances.
- Toutes installations ou équipements collectifs d'intérêt général.
- Les constructions destinées au stationnement des véhicules, dans la limite des normes minimales fixées par l'article UE 12.
- En application des dispositions de l'article R 123 21 (2° d) du Code de l'Urbanisme, dans les secteurs délimités, la démolition de toute ou partie des immeubles répertoriés à l'annexe II du présent règlement pourra être interdite ou soumise à des conditions particulières définies dans le cadre d'une autorisation de démolir.

Sont également admises dans la mesure où elles sont liées à une habitation, les constructions et les utilisations du sol non explicitement interdites à l'article UE 2.

Article UE 2 Types d'occupations ou d'utilisation du sol interdits :
(sous réserve des dispositions de l'article UE 1)

- Les habitations collectives ou immeubles collectifs d'habitation.
- L'implantation et l'extension des installations classées à l'exception de celles visées à l'art. UE 1.
- Les activités nouvelles et les commerces autres que ceux visés à l'art. UE 1.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage.

- Les entreprises de cassage de voiture de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.

- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes isolées constituant un habitat permanent.

- Les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre isolés.

- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.

- Les constructions nouvelles sur des terrains insuffisamment ou non viabilisés (eau - assainissement) ou dont la viabilisation n'est pas possible dans les conditions fixées à l'article UE 4.

- Les constructions destinées au stationnement autres que celles visées à l'article UE 1.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article UE 3 Accès et voiries :

Pour être constructibles, les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Le permis de construire peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée:

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

Sur les voies publiques, lorsque les circonstances l'imposeront, il ne pourra être autorisé qu'un seul accès véhicule par terrain.

Article UE 4 Desserte par les réseaux :

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux d'assainissement collectif et d'alimentation en eau potable.

L'assainissement interne sera de type séparatif et respectera en outre l'ensemble des conditions particulières définies par les articles 29, 42 et 44 du Règlement Sanitaire Départemental.

Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire en sorte que la pollution de temps de pluie soit réduite et traitée à l'amont.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts, etc ...) et limitant ou écrêtant le débit de ces eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses, etc...).

De toute façon, il est impératif de mettre en place une limitation de débit par stockage ou autre, afin de tenir compte de l'imperméabilisation des surfaces, selon le principe de calcul de limitation de débit des eaux en vigueur dans le département (voir services d'assainissement compétents ; Commune, Département, Syndicats ...).

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes
à chaleur ...) ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.

L'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités est interdite dans les fossés, les réseaux d'eaux pluviales et les cours d'eau.

Les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places et des voiries doivent subir un traitement de débourbage-deshuilage avant rejet dans le réseau interne ou public d'eaux pluviales. Il en est de même pour les eaux issues des parkings de plus de 5 places souterrains ou couverts avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Les aires de lavage de véhicules et de matériel industriel doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eaux pluviales et que les eaux de lavage soient évacuées vers le réseau d'eaux usées après passage dans un débourbeur-deshuileur.

Le réseau d'assainissement doit répondre aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental spécifique à l'activité développée, ou le cas échéant à la réglementation des installations classées.

Tout raccordement au réseau collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation prise à la suite d'une demande spéciale du pétitionnaire intéressé auprès du gestionnaire du réseau.

Chaque constructeur doit assurer par ses propres moyens et à ses frais l'alimentation en eau potable et en électricité, l'évacuation des eaux usées conformément aux règles d'hygiène et de la réglementation en vigueur. Il ne doit en résulter du fait de ces constructions, aucune charge pour les services publics en général, ceux de la voirie en particulier.

Les aménagements réalisés sur les terrains doivent garantir l'écoulement et l'évacuation des eaux pluviales ; en l'absence de réseau collecteur ou de l'insuffisance de ce dernier, ou en cas de prescriptions particulières liées à la loi sur l'eau, les aménagements nécessaires, sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés au terrain et à l'opération concernée .

<u>En l'absence de réseau d'assainissement collectif :</u>

Les propriétaires doivent assurer par leurs propres moyens et à leurs frais, l'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées. Un dispositif d'assainissement individuel peut être admis et ce en conformité avec les dispositions du Règlement Sanitaire Départemental. Dans tous les cas, ce dispositif doit être conçu de façon à pouvoir être mis hors circuit pour que la construction puisse être raccordée au réseau collectif lorsque celui-ci sera réalisé.

A cet effet, il est rappelé les grands principes soutenus par cette réglementation :

- toutes les eaux usées domestiques (eaux vannes et eaux ménagères) doivent subir une épuration appropriée dans une filière d'assainissement autonome avant évacuation vers le milieu récepteur.

- une filière d'assainissement autonome est constituée d'un dispositif de traitement préalable (en général, une fosse septique "toutes eaux") suivie d'un élément épurateur ; en priorité, l'élément épurateur est constitué par un épandage souterrain, solution technique faisant appel à la capacité épuratrice du sol.

- des dispositifs de substitution à l'épandage peuvent être mis en place (lits filtrants drainés) et le rejet des eaux ainsi épurées vers le milieu hydraulique superficiel (cours d'eau, retenues, fossés ...) est autorisé dans certaines circonstances.

L'article 35 de la Loi sur l'eau transposé au Code des Collectivités Territoriales confère à la commune le contrôle des systèmes d'assainissement non collectif. La Commune peut également prendre à sa charge l'entretien de ces systèmes.

Dans le même sens, l'article 36 de la Loi sur l'eau stipule qu'il est ajouté au Code de la Santé Publique un article L. 35-10 ainsi rédigé : "les agents du service d'assainissement ont accès aux propriétés privées pour l'application des articles L. 35-1 et L. 35-3 ou pour assurer le contrôle des installations d'assainissement non collectif et leur entretien si la Commune a décidé sa prise en charge par le service".

Renforcement du réseau d'eau potable

Lorsque des équipements, réalisés conformément au présent POS et rendus nécessaires pour la réalisation de l'opération, entraîneront le renforcement ou l'extension du réseau public de distribution d'eau potable, ils pourront donner lieu au versement de participations dans les conditions prévues par les articles concernés du Code de l'Urbanisme.

Article UE 5 Caractéristiques des terrains :

1) Un terrain ne peut recevoir aucune construction s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

- être de dimensions suffisantes pour qu'il soit possible d'y inscrire, en dehors des marges d'isolement et de reculement réglementaire, un rectangle de 6 m. par 8 m. au minimum ; cependant, cette condition ne sera pas exigée pour les terrains existants à la date d'entrée en vigueur de présent règlement.

- avoir la longueur de façade minimale mesurée au droit de la construction et la surface indiquées au tableau ci-après :

ZONE	secteurs	Dimensions minimales	
		surface	façade
UE	UE a	300 m²	10 m
	UE b	400 m²	15 m

2) Lotissements - Pavillons groupés - Divisions de propriété et détachements de parcelles.

Lotissements - divisions de propriété et détachements de parcelles

Pour que les terrains soient constructibles, chacun des lots concernés dans le cadre d'une opération de
lotissement, de division de propriété ou de détachement de parcelles devra disposer dans le secteur UE a d'une surface minimale de 400 m² et d'une largeur de façade d'au moins 10 m. ; ces dimensions sont respectivement portées à 500 m² et 15 m. dans le secteur UE b. Cependant, ces conditions ne seront pas exigées pour le ou les lots destinés à un remembrement entre voisins.

Pavillons groupés (copropriété ou permis valant division)

En cas de construction de plus d'une habitation individuelle sur un même îlot de propriété, la surface minimale du terrain supportant l'opération devra être égale à 400 m² dans les secteur UE a et à 500 m² dans le secteur UE b multipliée par le nombre de logements.

En l'absence de desserte par les réseaux collectifs d'eau potable et d'assainissement, les lotissements et les pavillons groupés, sont interdits.

3) Équipements publics ou d'intérêt général :

Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés :
- à des équipements collectifs à caractère scolaire, sanitaire ou hospitalier, à des équipements publics ou d'intérêt général ;
- à l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie.

4) Terrains inconstructibles supportant des bâtiments existants :

Cependant, sur des terrains ne répondant pas aux caractéristiques minimales, seront autorisés, dans les limites définies dans le cadre de l'art UE 14.:
- les travaux correspondants aux critères d'amélioration des constructions ou la construction d'annexes isolées.
- la reconstruction après sinistre ou péril et ce dans le respect des autres règles de la zone UE.

Article UE 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

En bordure des voies publiques carrossables et en bon état de viabilité, les constructions nouvelles devront être implantées dans une bande de 24 m. comptés à partir de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie).
Cette bande de constructibilité de 24 m. est également applicable à partir de la limite tenant lieu d'alignement en bordure des voies privées existantes à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, à condition : qu'elles aient une largeur d'au moins 3 m., qu'elles soient ouvertes à la circulation et qu'elles desservent plusieurs propriétés, ainsi qu'aux emplacements réservés à usage de voirie.

Dans tous les cas, au delà de cette bande de 24 m., à l'exception des constructions visées à l'article 7, les constructions nouvelles sont interdites.

De plus :

Les constructions devront être édifiées, sauf indication contraire portée au plan, à au moins 4 m de l'alignement (actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie). Pour les voies privées existantes d'une largeur d'au moins 3 m. et les emplacements réservés à usage de voirie, ce recul sera appliqué par rapport à la limite tenant lieu d'alignement.

Les constructions enterrées, notamment les garages et si possible les rampes d'accès, devront être implantées en dehors de la marge de recul.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles ci-dessus,
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie,
- pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Sauf disposition contraire figurée au plan, les propriétés situées à l'angle de deux voies supporteront un alignement nouveau constitué par un pan coupé régulier de 4 m de longueur ; cette dimension sera portée à 7 m en cas d'intersection avec une voirie nationale ou départementale.

Article UE 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

I) REGLES GENERALES

a) règles communes

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

Les constructions pourront être édifiées dans les conditions suivantes :

- si la largeur du terrain au droit de la construction est inférieure ou égale à 11 m., les constructions pourront être édifiées sur les limites séparatives ou en retrait,

- si la largeur du terrain au droit de la construction est comprise entre 11 m. et 17 m., un retrait au moins par rapport à l'une des limites latérales sera obligatoire.

- si la largeur du terrain au droit de la construction est égale ou supérieure à 17 m., les constructions seront édifiées en retrait par rapport aux limites séparatives.

Les bâtiments annexes seront obligatoirement implantés sur au moins une limite séparative selon les conditions de hauteur et avec les pentes de toitures définies ci-après (cf. croquis), et respecteront une longueur au plus égale à 8 m.

Dans tous les cas, sur la limite formant fond de parcelle, les constructions devront être implantées en retrait, ces dernières pourront cependant être admises sur cette limite pour l'agrandissement des constructions existantes destinées à l'habitation à condition qu'après travaux la hauteur de la construction n'excède pas une hauteur de 5 m. sur cette limite.

La longueur de chacun des pignons ou façades de plus de 3,00 m. de hauteur en limite séparative ne pourra excéder 15 m.

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

En cas de retrait (marge) sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal :

- à au moins 8,00m., si la façade comporte des vues directes
- à au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

Dans tous les cas le retrait ne pourra être inférieur à 2,50 m.

Pour les constructions existantes, les retraits fixés précédemment pourront être réduits dans le cas de reprise ou de prolongement de murs existants sous réserve que la surface H.O.B. de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à celles existante avant travaux ; dans tous les cas la longueur après travaux du pignon ou de la façade ainsi créé ne pourra excéder une longueur totale de 15 m.

La longueur des vues directes à réserver par rapport aux limites de propriété est d'au moins 8 mètres, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune".

Les terrasses et balcons de plus de 0,60 m. de hauteur par rapport au terrain naturel, implantés en limites séparatives ou à moins de 4 m. de ces limites, devront disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m. de hauteur (mur ou parois translucide).

b) Règles spécifiques aux constructions nouvelles et agrandissements

- Dans une bande de 20 m. comptée à partir de la marge de recul visée à l'article 6 :

  sont admises les constructions de toute nature.

- Au delà de la bande de 20 m. visée précédemment.

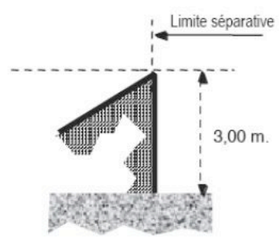
  Ne seront admis que :

  - la construction ou l'agrandissement des bâtiments publics ou d'intérêt général.
  - l'agrandissement des constructions existantes destinées à l'habitation
  - à l'exception des annexes, la reconstruction après sinistre ou péril nécessitant la démolition.

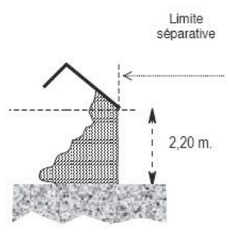
c) Règles spécifiques aux annexes

- les gabarits représentés ci-dessous ne sont exigibles que sur une limite séparative

Les annexes ne peuvent excéder 3,00 mètres sur limite pour les toits à une pente



Les annexes ne peuvent excéder 2,20 mètres sur limite pour les toits à plus d'une pente



II) REGLES PARTICULIERES

L'ensemble des règles précédentes pourra être modifié :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes ou projetées sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux dites règles,
- pour l'implantation d'ouvrages liés à la distribution d'énergie.
- pour le stationnement des véhicules à gabarit particulier (camping-car, caravane, camionnette…)
- pour tenir compte de l'implantation d'équipements publics et d'intérêt général.

Article UE 8 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que la distance au droit de tout point des façades ou pignons existants ou à construire soit égal :

- à au moins 8,00 m. en cas d'existence de vue directe,

- à au moins 2,50 m. dans le cas contraire.

La longueur des vues directes ne peut être inférieure à 8 m sauf par rapport aux annexes. Cette longueur de vue directe ne sera pas applicable aux ouvertures situées sur les façades d'une même construction.

Article UE 9 Emprise au sol :

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ainsi que les sous-sol ne pourra excéder 40% de la superficie du terrain en secteur UE a et 35 % en secteur UE b ; ces valeurs sont portées à 50% pour les équipements publics ou d'intérêt général.

Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100%.

Article UE 10 Hauteur maximum des constructions :

Les différentes hauteurs "façade" et "plafond" des constructions ne pourront excéder respectivement :

- en secteur UE a 7,50 m. et 10 m.,

- en secteur UE b 7,50 m. et 12 m.,

Dans les deux secteurs, la hauteur plafond est ramenée à 3 m. pour les bâtiments annexes non attenants à la construction principale.

Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt général (édifices religieux,…)

Article UE 11 Aspect extérieur :

- Par leur aspect extérieur, les constructions de toute nature et autres occupations du sol doivent s'intégrer avec le caractère du site et l'architecture des lieux avoisinants.

  L'harmonisation par rapport aux volumétries existantes, le rythme et la composition des façades, le respect du découpage des façades en fonction du rythme parcellaire et de la typologie du bâtiment, en sont les critères principaux.

- Les façades latérales et postérieures des constructions, visibles ou non de la voie publique, doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus ; il est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

- Les toitures Mansart ou apparentées sont interdites.

- Sans préjudice du 1er alinéa, les toitures devront présenter une pente d'au moins 35° par rapport à l'horizontale ; cependant, cette pente minimale ne sera pas exigée pour la couverture des annexes implantées indépendamment de la construction principale (cf. croquis article UE7) et les vérandas.
  Des pentes de toits inférieures pourront être accordées pour des bâtiments à performance énergétique.

- Le traitement des constructions annexes, garages, extensions, doit être en harmonie avec la construction principale, tant par le choix des matériaux que par la qualité de finition.

- L'emploi, sans enduit de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc…), est interdit.
- Les couvertures apparentes, en plaques ondulées (tôle, plastique, amiante ciment ton naturel) ainsi que celles en papier goudronné sont interdites.
- Les clôtures bordant les voies ne pourront comporter de parties pleines sur plus de 90 cm de hauteur, portails et piliers exclus. Elles ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres.

- Les clôtures entre voisins ne pourront dépasser une hauteur de 2 mètres.

- En ce qui concerne les équipements publics, les clôtures pourront atteindre 2,50 mètres.

Nota : pour les clôtures, la hauteur maximum est définie par rapport au sol naturel pris du côté du terrain le plus élevé.

- Les panneaux solaires photovoltaïques intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction sont autorisés.

Article UE 12 Stationnement :

Les espaces à réserver en dehors de la voie publique pour assurer le stationnement des véhicules doivent être d'au moins :

Habitat : 2 places par logement

Autres constructions autorisées dans le cadre de l'article UE 1 :
- jusqu'à 100 m^2 de S.H.O.N. 3 places + 1 place par 100 m^2 de S.H.O.N. supplémentaire

Pour le calcul des places de stationnement nécessaires à une opération, le nombre obtenu par l'application des normes définies ci-dessus sera dans tous les cas arrondi au nombre entier immédiatement supérieur.

Équipement d'intérêt général : la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité de l'équipement et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant.

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

- soit être implantées sur les dalles de couverture des constructions enterrées s'il en existe,
- soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.

La distribution des places de stationnement, le tracé en plan et en profil en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives, difficiles rendant l'usage de ces places illusoire voir impossible.

Desserte des places de stationnement : En cas de réalisation de plusieurs places de stationnement sur une même propriété, celles-ci doivent être desservies à partir d'un accès unique sur la voie.

Article UE 13 Espaces libres et plantations - Espaces boisés classés (T.C.) :

- La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage d'arbres devra se limiter au strict nécessaire pour la réalisation des constructions autorisées.

- La surface réservée aux espaces verts sera conservée en pleine terre et représentera au moins 40% de la surface du terrain, ce pourcentage étant ramené à 30% pour les équipements publics. Les surfaces affectées au stationnement ne pourront être prises en compte dans le pourcentage d'espace verts.

- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées et traités en espaces verts. Il sera exigé au moins un arbre de haute tige pour 100 m^2 de surface du terrain.

- Les cours des équipements scolaires seront comptées pour moitié dans le coefficient d'espace de pleine terre.

- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m2.

Les espaces boisés classés (T.C.) sont définis en application de l'article L. 130-1 du code de l'Urbanisme. Ils sont figurés sur le plan de zonage conformément à la légende de celui-ci. Les conditions s'y rattachant sont définies au TITRE IV du présent règlement.

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

SECTION 3 - POSSIBILITÉS D'OCCUPATION DU SOL

Article UE 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)

1) Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, le C.O.S. maximum applicable, sauf cas particuliers visés au 2) ci-après, est fixé à :

0,40

2) En cas de sinistre ou d'arrêté de péril entraînant la démolition, pour les constructions existantes dont la surface de planchers est supérieure à celle obtenue par l'application du C.O.S. du secteur concerné, la S.H.O.N à reconstruire sera au plus égale à celle existante avant travaux.

3) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics ou d'intérêt général et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.

Une bonification du COS de 10% est possible pour les projets qui prévoient une isolation optimale et l'installation de dispositifs à énergie renouvelable.

Article UE 15 Dépassement du Cœfficient d'Occupation du Sol :

Néant

- TITRE II -

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UN

Il s'agit d'une zone destinées à l'implantation
d'équipements dont les normes de constructions ne correspondent pas
aux règles habituelles des zones urbaines.

Ces équipements étant plus particulièrement destinés :
à l'enseignement, aux sports, aux infrastructures, à la distribution d'énergie,
aux activités de détente, de plein air ou de loisirs, etc...

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

Article UN 1 Types d'occupation ou d'utilisation du sol admises

Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol ci-après :

- Les constructions et aménagements ayant un rapport avec les activités sportives, de plein air, de détente ou de loisirs.
- Les constructions et aménagements liés aux équipements d'infrastructures.
- Les constructions et installations destinées aux établissements d'enseignement.
- Les installations nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public.
- Les ouvrages d'intérêt public tels que châteaux d'eau, relais hertziens, ouvrages liés à la distribution d'énergie, etc..., qui ne trouvent pas leur place en zone d'urbanisation ou qui sont nécessaires à la vie, ou à l'activité de la zone.
- Les logements directement liés au fonctionnement ou au gardiennage des constructions autorisées précédemment.
- Les affouillements liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Article UN 2 Types d'occupation ou d'utilisation du sol interdits

Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites et notamment, sans que cette liste soit limitative:

- Toutes les constructions nouvelles, sauf celles définies à l'article UN 1.
- Les entreprises de cassage de voitures, de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.
- Les dépôts et décharges non liés à l'exploitation des gisements naturels.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article UN 3 Accès et voiries

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

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

D'autre part, les voies doivent être aménagées si elles se terminent en impasse de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

Article UN 4 Desserte par les réseaux

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux d'assainissement collectif et d'alimentation en eau potable.

L'assainissement interne sera de type séparatif et respectera en outre l'ensemble des conditions particulières définies par les articles 29, 42 et 44 du Règlement Sanitaire Départemental.

Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire en sorte que la pollution de temps de pluie soit réduite et traitée à l'amont.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts, etc ...) et limitant ou écrêtant le débit de ces eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses, etc…).

De toute façon, il est impératif de mettre en place une limitation de débit par stockage ou autre, afin de tenir compte de l'imperméabilisation des surfaces, selon le principe de calcul de limitation de débit des eaux en vigueur dans le département (voir services d'assainissement compétents : Commune, Département, Syndicats ...).

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes à chaleur ...) ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.

Les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places et des voiries doivent subir un traitement de débourbage-deshuilage avant rejet dans le réseau interne ou public d'eaux pluviales. Il en est de même pour les eaux issues des parkings de plus de 5 places, souterrains ou couverts, avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Les aires de lavage de véhicules et de matériel industriel doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eaux pluviales et que les eaux de lavage soient évacuées vers le réseau d'eaux usées après passage dans un débourbeur-deshuileur .

L'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités est interdite dans les fossés, les réseaux d'eaux pluviales et les cours d'eau.

Le réseau d'assainissement doit répondre aux prescriptions du Règlement Sanitaire Départemental spécifique à l'activité développée, ou le cas échéant à la réglementation des installations classées.

Tout raccordement au réseau collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation prise à la suite d'une demande spéciale du pétitionnaire intéressé auprès du gestionnaire du réseau.

Chaque constructeur doit assurer par ses propres moyens et à ses frais l'alimentation en eau potable et en électricité, l'évacuation des eaux usées conformément aux règles d'hygiène et de la réglementation en vigueur. Il ne doit en résulter du fait de ces constructions, aucune charge pour les services publics en général, ceux de la voirie en particulier.

Les aménagements réalisés sur les terrains doivent garantir l'écoulement et l'évacuation des eaux pluviales. En l'absence de réseau collecteur ou de l'insuffisance de ce dernier, ou en cas de prescriptions particulières liées à la loi sur l'eau, les aménagements nécessaires, sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés au terrain et à l'opération concernée.

En l'absence de réseau d'assainissement collectif :

Un dispositif d'assainissement individuel peut être admis et ce en conformité avec les dispositions du Règlement Sanitaire Départemental. Dans tous les cas, ce dispositif doit être conçu de façon à pouvoir être mis hors circuit pour que la construction puisse être raccordée au réseau collectif lorsque celui-ci sera réalisé.

Renforcement du réseau d'eau potable

Lorsque des équipements, réalisés conformément au présent POS et rendus nécessaires pour la réalisation de l'opération, entraîneront le renforcement ou l'extension du réseau public de distribution d'eau potable, ils pourront donner lieu au versement de participations dans les conditions prévues par les articles concernés du Code de l'Urbanisme.

Article UN 5 Caractéristiques des terrains

Il n'est pas fixé de caractéristiques minimales pour la constructibilité des terrains.

Article UN 6 Implantation des constructions par rapport aux voies

Les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait.

Article UN 7 Implantation des constructions par rapport aux autres limites séparatives

En cas de retrait (marge) sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal :

- à au moins 8,00m., si la façade comporte des vues directes.
- à au moins 3,00 m dans le cas contraire.

Article UN 8 Implantation des constructions par rapport aux autres sur une même propriété

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que le prospect au droit de tout point des façades existantes ou à construire soit au moins égal:

- à au moins 8,00m., si la façade comporte des vues directes.
- à au moins 3,00 m dans le cas contraire.

Les distances fixées ci-dessus pourront être réduites pour les façades opposées d'une même construction (loggia, patio, cour intérieure, ...), il en sera de même en cas de projet présentant des particularités architecturales.

Article UN 9 Coefficient d'emprise au sol

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 40% de la surface du terrain ; Ne sera pas pris en compte dans ce pourcentage, l'emprise nécessaire à la couverture modulable d'aire de sport (tennis par exemple).

Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'emprise au sol pourra être portée à 100%.

Article UN 10 Hauteur maximale des constructions

La hauteur plafond des constructions ne pourra excéder **12 m. ;** cette hauteur pourra être dépassée pour des impératifs techniques liés à la destination ou à l'exploitation des équipements autorisés dans la zone tels que (châteaux d'eau, relais hertziens, ouvrages liés à la distribution d'énergie, halles de sport, etc...).

Article UN 11 Aspect extérieur

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

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

- L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts tels que carreaux de plâtre, agglomérés de mâchefer, etc..., est interdit.

- Les panneaux solaires photovoltaïques intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction sont autorisés.

Article UN 12 Obligation de réaliser des places de stationnement

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

Article UN 13 Obligation de réaliser des espaces verts

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum. Pour en juger, l'implantation des arbres existants devra figurer sur le plan de masse de la demande de permis de construire.

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires sportives ou récréatives et les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement traitées en espaces verts (pelouses avec arbres). Les aires de stationnement seront également plantées (un arbre de haute tige pour 200 m2).

SECTION 3 - POSSIBILITÉ D'OCCUPATION DU SOL

Article UN 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)

Sous réserve des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, les possibilités de construction résulteront des règles définies aux articles 3 à 13.

Article UN 15 Dépassement du C.O.S.

Néant

- TITRE III -

CHAPITRE I

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE NA

Il s'agit d'une zone équipée ou non, destinée à un aménagement futur dans laquelle les possibilités actuelles d'occupation du sol sont fixées par les articles NA 1 et NA 2.

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

Article NA 1 Occupations et utilisations du sol admises :

Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol ci-après :

- La transformation, l'aménagement ou la confortation des constructions existantes.
- Les constructions et installations nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public.
- Les constructions ou les ouvrages liés à l'exploitation ou la gestion des différents réseaux (eau, assainissement, gaz, électricité, voirie, télécommunications, etc).
- Les équipements publics destinés aux sports et aux loisirs, ainsi que leur dépendances. Sont autorisées, lorsqu'ils sont directement associés à ces équipements, les activités commerciales et le stationnement nécessaire à ces activités, dans la mesure où ils ne nuisent pas à la définition de la zone.
- Les constructions à usage d'habitation liées au gardiennage des équipements publics.
- La modification du nivellement du sol naturel lorsqu'elle a pour but l'aspect paysager, l'aménagement d'aires de sport, la réalisation d'écrans phoniques ou l'exploitation des gisements naturels.
- Les dépôts et décharges liés à l'exploitation des gisements naturels ou à la réalisation de projets d'infrastructures.
- Les constructions destinées au strict fonctionnement de jardins familiaux.
- Le stationnement des caravanes dans l'aire prévue à l'accueil des gens du voyage.
- Les affouillements et les ICPE liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Article NA 2 Occupations et utilisations du sol interdites :

Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites:

- Toutes les constructions nouvelles autres que celles visées à l'article NA 1.
- Les lotissements.
- Les terrains de camping, caravaning ainsi que les dépôts de caravanes en dehors du stationnement dans l'aire réservée à l'accueil des gens du voyage.
- Les entreprises de cassage de voitures, de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.
- Les installations qu'elles soient classées ou non et les travaux divers à l'exception de ceux visés à l'article NA 1.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières.

SECTION 2 – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article NA 3 Accès et voiries :

Toute construction doit être accessible d'une voie carrossable en bon état de viabilité, dont les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte, défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc...

Dans tous les cas l'accès à un terrain ne peut être inférieur à 3,50 m.

Article NA 4 Desserte par les réseaux

Sous réserve de l'existence des dits réseaux, compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement et d'alimentation en eau potable.

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires pourra être soumis à certaines conditions et notamment au traitement préalable de ces liquides.

Toutes les constructions devront disposer d'un réseau intérieur du type séparatif.

1) les eaux pluviales "non polluées" issues des surfaces imperméabilisées des propriétés privées (toitures, terrasses allées de garages) doivent être autant que faire se peut infiltrées sur place et l'excédent éventuel rejeté au caniveau ou au fossé de la voie publique.

2) en cas d'impossibilité d'infiltrer tout ou partie des eaux pluviales issues des surfaces susmentionnées, la totalité des eaux pluviales doit être rejetée au caniveau ou au fossé de la voie publique.

3) en cas d'impossibilité d'infiltrer ou de rejeter au caniveau, les eaux pluviales peuvent être rejetées dans une canalisation publique après autorisation des services concernés.

Dans tous les cas de rejets d'eaux pluviales au domaine public (caniveau ou canalisation), il est souhaitable de prévoir un dispositif d'étalement du débit de façon à ne pas dépasser un litre par seconde et par hectare (soit pour une parcelle de 1000m2 : 0,36m3/h).

Tous les raccordements aux réseaux publics seront exécutés suivant les prescriptions d'une autorisation donnée à la suite d'une demande spéciale du propriétaire de l'immeuble intéressé.

<u>En l'absence de réseau d'assainissement collectif :</u>

Les propriétaires doivent assurer par leurs propres moyens et à leurs frais l'évacuation des eaux pluviales ainsi que l'évacuation et l'épuration des eaux usées à l'aide des dispositifs de traitement conformément aux prescriptions de l'arrêté du 3 Mars 1982, modifié les 14 Septembre 1983 et 23 Mars 1987, et ce en conformité avec le Règlement Sanitaire Départemental.

A cet effet, il est rappelé les grands principes soutenus par cette réglementation :

- toutes les eaux usées domestiques (eaux vannes et eaux ménagères) doivent subir une épuration appropriée dans une filière d'assainissement autonome avant évacuation vers le milieu récepteur.

- une filière d'assainissement autonome est constituée d'un dispositif de traitement préalable (en général, une fosse septique "toutes eaux") suivie d'un élément épurateur ; en priorité, l'élément épurateur est constitué par un épandage souterrain, solution technique faisant appel à la capacité épuratrice du sol.

- des dispositifs de substitution à l'épandage peuvent être mis en place (lits filtrants drainés) et le rejet des eaux ainsi épurées vers le milieu hydraulique superficiel (cours d'eau, retenues, fossés) est autorisé dans certaines circonstances.

Les dispositifs ainsi autorisés devront être conçus de façon à pouvoir être mis hors circuit pour que la construction puisse être raccordée au réseau collectif en cas de réalisation de celui-ci.

L'article 35 de la Loi sur l'eau transposé au Code des Collectivités Territoriales confère à la commune le contrôle des systèmes d'assainissement non collectif. La Commune peut également prendre à sa charge l'entretien de ces systèmes.

Dans le même sens, l'article 36 de la Loi sur l'eau stipule qu'il est ajouté au Code de la Santé Publique un article L. 35-10 ainsi rédigé : "les agents du service d'assainissement ont accès aux propriétés privées pour l'application des articles L. 35-1 et L. 35-3 ou pour assurer le contrôle des installations d'assainissement non collectif et leur entretien si la Commune a décidé sa prise en charge par le service".

<u>Renforcement du réseau d'eau potable</u>

Lorsque des équipements, réalisés conformément au présent POS et rendus nécessaires pour la réalisation de l'opération, entraîneront le renforcement ou l'extension du réseau public de distribution d'eau potable, ils pourront donner lieu au versement de participations dans les conditions prévues par les articles concernés du Code de l'Urbanisme.

Article NA 5 Caractéristiques des terrains :

Il n'est pas fixé de caractéristique minimale pour la constructibilité des terrains.

Article NA 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Sauf indication contraire portée au plan, les constructions autorisées peuvent être édifiées à l'alignement actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie.

Article NA 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

Les constructions autorisées peuvent être implantées sur les limites séparatives ou en retrait.

En cas de retrait, celui-ci est calculé selon les cas de la façon suivante :

- <u>si la façade comporte des vues directes</u>, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune",
  les constructions doivent être implantées à 8 m. au moins des limites séparatives concernées.

- <u>si la façade ne comporte pas des vues directes</u>,
  les constructions doivent être implantées à 2,50 m. au moins des limites séparatives concernées.

Dans tous les cas les retraits ne peuvent être inférieurs à 2,50 m.

Les retraits définis précédemment peuvent être réduits dans le cas de reprise ou de prolongement de murs existants sous réserve que la longueur de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à la longueur existante avant travaux ; dans ces cas la façade ou le pignon ainsi créé ne peut excéder après travaux une longueur totale de 15 m.

La longueur de vue directe à réserver par rapport aux limites de propriété est d'au moins 8 mètres, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune".

Les terrasses et balcons en limites séparatives ou à moins de 8 m. de ces limites, doivent disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m. de hauteur (mur ou parois translucide).

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables pour les constructions soumises à des impératifs techniques liées à l'exploitation des différents réseaux, y compris le réseau de transport public du Grand Paris.

Article NA 8 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que la distance au droit de tout point des façades existantes ou à construire soit égale :

- à au moins 8,00 m., si la façade comporte des vues directes,

- à au moins 4,00 m., si la façade ne comporte pas des vues directes.

Les distances visées ci-dessus pourront être réduites ou supprimées pour les constructions liées à des impératifs techniques pour l'exploitation des différents réseaux.

Article NA 9 Emprise au sol :

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 20% de la surface du terrain ; ce coefficient n'est pas applicable aux ouvrages techniques liés à l'exploitation ou à la gestion des différents réseaux, y compris le réseau de transport public du Grand Paris.

Article NA 10 Hauteurs des constructions :

Les hauteurs ne peuvent excéder respectivement : **7 m.** de hauteur façade et **10 m.** de hauteur plafond.

Article NA 11 Aspect extérieur et clôtures :

RAPPEL : Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales (Art R 111.21 du Code de l'Urbanisme).

- Par leur aspect extérieur, les constructions de toutes natures et autres occupations du sol doivent s'intégrer avec le caractère du site et l'architecture des lieux avoisinants. L'harmonisation par rapport aux volumétries existantes, le rythme et la composition des façades, le respect du découpage des façades en fonction du rythme parcellaire et de la typologie du bâtiment, en sont les critères principaux.

- Les façades latérales et postérieures des constructions, visibles ou non de la voie publique, doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus, il est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

- Le traitement des constructions annexes, garages, extensions, doit être en harmonie avec la construction principale, tant par le choix des matériaux que par la qualité de finition.

- L'emploi, sans enduit, de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit.

- Les couvertures apparentes en tôle ondulée, en papier goudronné, plaques de Fibrociment, sont interdites.

- L'installation des antennes visibles de la voie publique est interdite sur façades, pignons, fenêtres et balcons.

- Les clôtures bordant les voies ne peuvent comporter de parties pleines sur plus de 0,90 m de hauteur piliers et portails exclus. Leur hauteur est limitée à 2,00 m. à l'exclusion des piliers et portails.

- Les clôtures entre voisins ne peuvent excéder une hauteur de 2,60 m. ,

Article NA 12 Stationnement :

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

Article NA 13 Espaces libres et plantations :

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement de services ou de desserte seront traitées en espaces verts et plantées.

SECTION 3 – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article NA 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) :

Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, la transformation, l'aménagement et la confortation des constructions permises aux termes des articles NA 1 et NA 2 seront autorisées dans la limite de 10% de la surface hors œuvre nette existante avant travaux.

Pour les ouvrages d'intérêt public tels que châteaux d'eau, relais hertziens, réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que pour les bâtiments liés aux aires de sports, à l'exploitation de gisements naturels, à des campings et caravanings pour les habitations liées à l'exploitation agricole ou horticole, les possibilités de constructions résulteront de l'application des règles 3 à 13.

Article NA 15 Dépassement du C.O.S. :

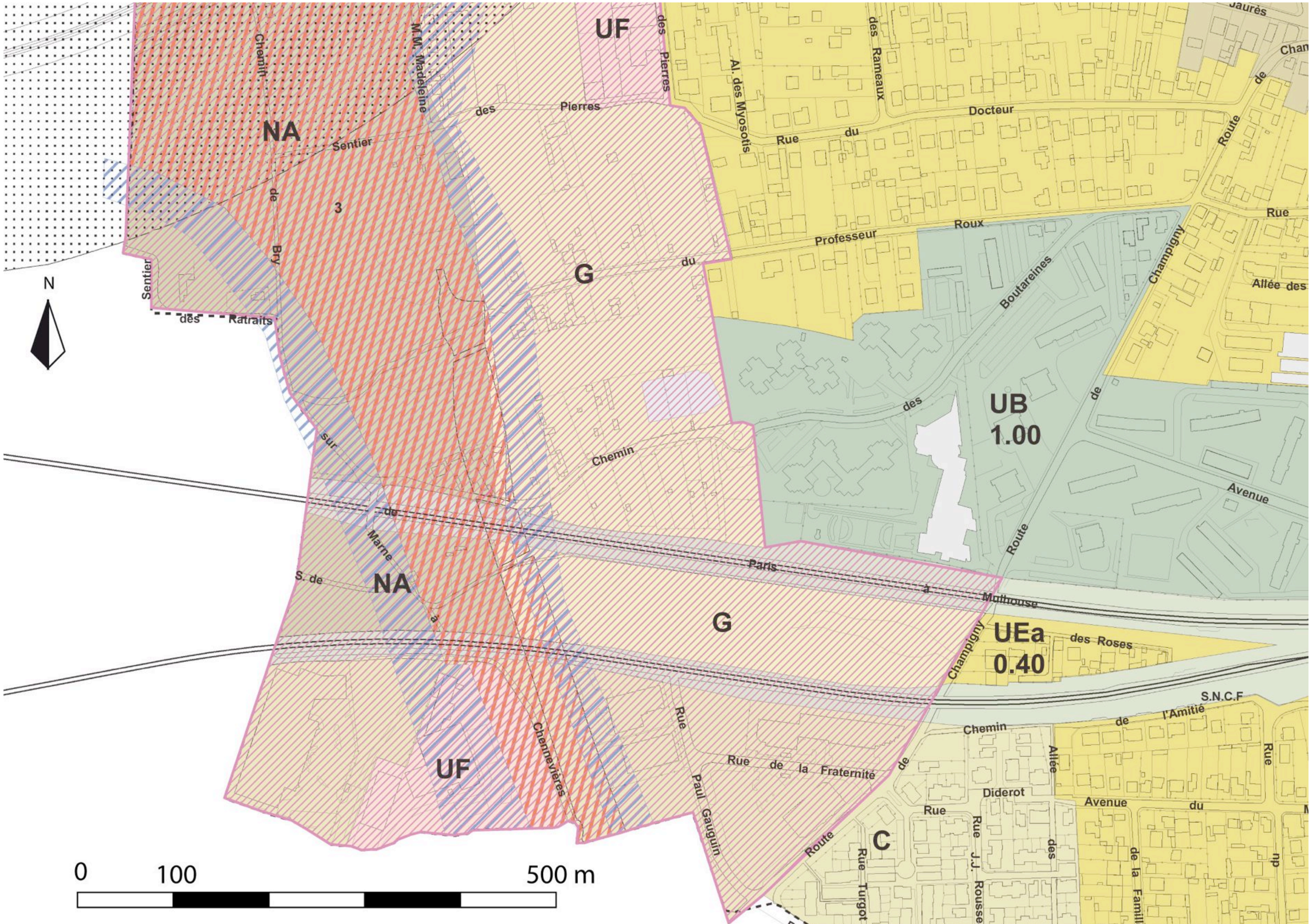
Néant

C1. Zonage et réservations
Document en vigueur

Extrait

Plan d’Occupation des Sols de la ville de Villiers-sur-Marne

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 mai 2001
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 septembre 2012

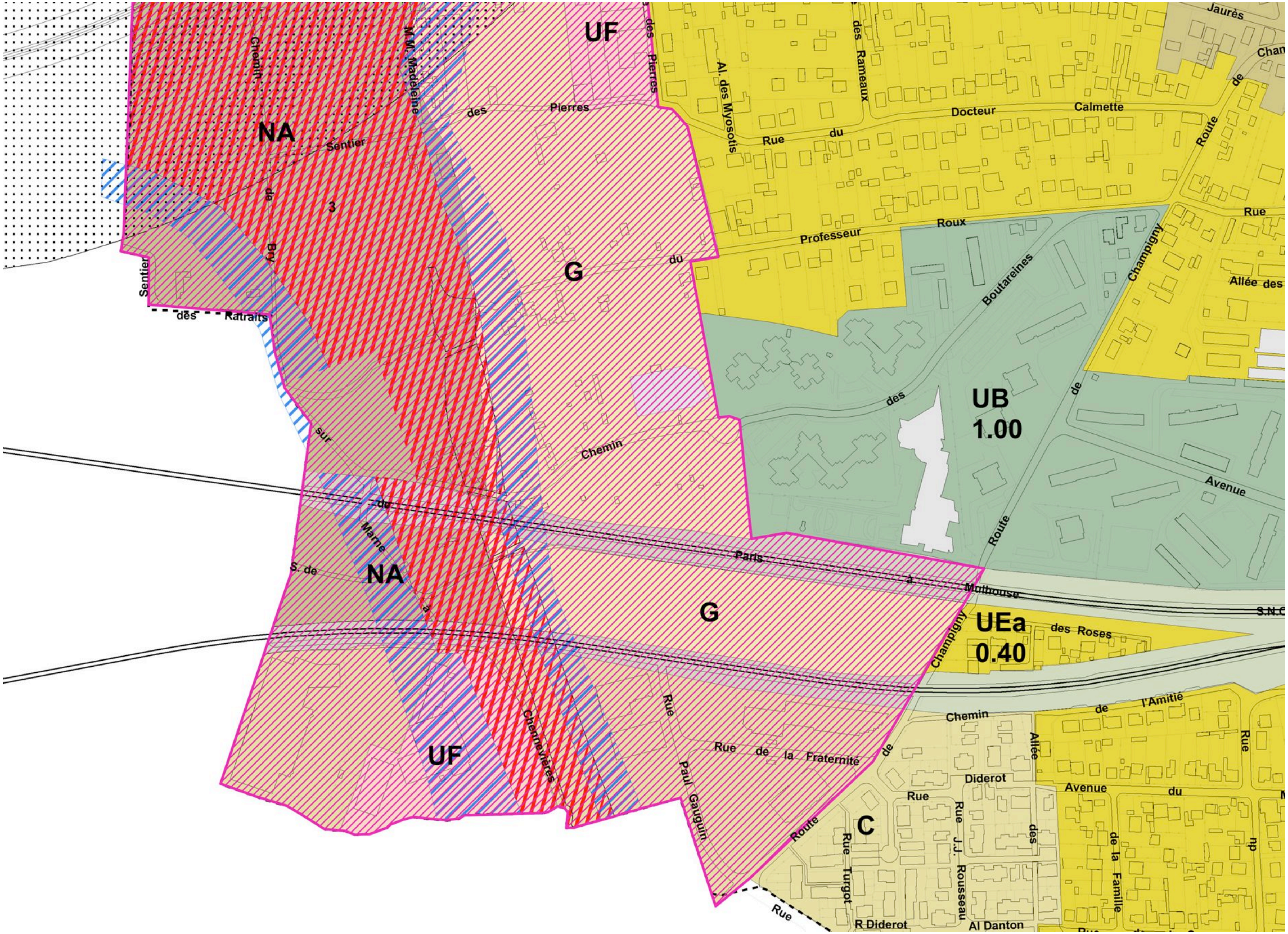

NA
UF
G
NA
G
UF
UB
1.00
UEa
0.40
C
N
0
100
500 m
Chemin de Bry
M.M. Madeleine
des Pierres
Sentier
Sentier des Ratraits
Al. des Myosotis
des Rameaux
Rue du Docteur
Professeur Roux
Rue
Route de Champigny
Allée des
Boutareines
des
Chemin du
sur Marne
S. de
Paris à Mulhouse
des Roses
S.N.C.F
Chemin de l'Amitié
Chennevières
Rue Paul Gauguin
Rue de la Fraternité
Route de
Diderot
Allée des
Rue
Rue J.J. Rousseau
Rue Turgot
R Diderot
Al Danton
Avenue du
de la Famille
Avenue
Jaurès

C2. Zonage et réservations
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Villiers-sur-Marne

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 mai 2001
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 septembre 2012



NA
UF
G
UB
1.00
UEa
0.40
C
Chemin de Bry sur Marne
Sentier des Ratraits
Sentier 3
M.M. Madeleine
des Pierres
Al. des Myosotis
des Rameaux
Rue du Docteur Calmette
Professeur Roux
Jaurès
Route de Champigny
Rue
Allée des
Chemin du
des Boutareines
Avenue
Paris à Mulhouse
S.N.C
S. de
des Roses
Chemin de l'Amitié
Rue de la Fraternité
Rue Paul Gauguin
Chennevières
Route de
Allée des
Diderot
Rue
Rue J.J. Rousseau
Rue Turgot
R Diderot
Al Danton
Avenue du
de la Famille
Rue

D1. Tableau des emplacements réservés
Document en vigueur

Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Villiers-sur-Marne

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 mai 2001
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 septembre 2012

ANNEXE 1

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

N°	Destination	Superficie approximative	Collectivité bénéficiaire
2	EMPRISE ROUTIERE	1 634 m²	DEPARTEMENT
3	EMPRISE ROUTIERE (Liaison A4/RN4)	97 231 m²	ETAT
3bis	EMPRISE ROUTIERE (Réseau de desserte associé)	13 599 m²	DEPARTEMENT
4	EMPRISE ROUTIERE	220 m²	COMMUNE
5	EMPRISE ROUTIERE	256 m²	COMMUNE
6	ELARGISSEMENT VOIE	634 m²	COMMUNE
7	EMPRISE ROUTIERE	72 m²	ETAT
8	EMPRISE ROUTIERE	1 435 m²	DEPARTEMENT

D2. Tableau des emplacements réservés Document mis en compatibilité

Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Villiers-sur-Marne

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 mai 2001
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 septembre 2012

ANNEXE 1

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

N°	Destination	Superficie approximative	Collectivité bénéficiaire
2	EMPRISE ROUTIERE	1 634 m²	DEPARTEMENT
3	EMPRISE ROUTIERE (Liaison A4/RN4)	96 411 m²	ETAT
3bis	EMPRISE ROUTIERE (Réseau de desserte associé)	13 599 m²	DEPARTEMENT
4	EMPRISE ROUTIERE	220 m²	COMMUNE
5	EMPRISE ROUTIERE	256 m²	COMMUNE
6	ELARGISSEMENT VOIE	634 m²	COMMUNE
7	EMPRISE ROUTIERE	72 m²	ETAT
8	EMPRISE ROUTIERE	1 435 m²	DEPARTEMENT

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

www.societedugrandparis.fr