

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE  
TRONÇON PONT-DE-SÈVRES < > NOISY – CHAMPS (LIGNE ROUGE - 15 SUD)

PIÈCE  1.19

Mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme  
Plan Local d'Urbanisme de **Noisy-le-Grand**



# Sommaire

|          |  |           |  |
|----------|--|-----------|--|
| <b>1</b> | <b>Préambule</b>   | <b>5</b>  |  |
| <b>2</b> | <b>Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme</b>   | <b>9</b>  |  |
| 2.1      | La mise en compatibilité   | 11        |  |
| 2.1.1    | Définition   | 11        |  |
| 2.1.2    | Champ d'application  | 11        |  |
| 2.1.3    | Objet  | 11        |  |
| 2.2      | Le déroulement de la procédure   | 11        |  |
| 2.3      | Le contenu du dossier de mise en compatibilité   | 12        |  |
| 2.4      | Textes régissant la procédure de mise en compatibilité   | 12        |  |
| 2.4.1    | Article L. 123-16  | 12        |  |
| 2.4.2    | Article R. 123-23  | 13        |  |
| 2.4.3    | Autres dispositions  | 13        |  |
| 2.5      | Evaluation environnementale de la mise en compatibilité  | 13        |  |
| <b>3</b> | <b>Présentation générale du projet et de son contexte</b>  | <b>15</b> |  |
| 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 de la Seine-Saint-Denis | 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 Noisy-Le-Grand  | 20        |  |
| <b>4</b> | <b>Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune</b>                        | <b>23</b> |  |
| 4.1      | Les documents supra-communaux  | 25        |  |
| 4.1.1    | Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)   | 25        |  |
| 4.1.2    | Schéma Directeur (SD) et Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)   | 25        |  |
| 4.2      | Le PLU en vigueur  | 25        |  |
| 4.2.1    | Le plan de zonage : les zones traversées   | 25        |  |
| 4.2.2    | Autres éléments figurant sur le plan de zonage   | 26        |  |
| 4.2.3    | Les contraintes réglementaires   | 26        |  |
| 4.2.4    | Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables   | 26        |  |
| 4.2.5    | Les Orientations Particulières d'Aménagement   | 27        |  |
| 4.3      | Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné   | 29        |  |
| 4.3.1    | Les principes retenus pour la mise en compatibilité  | 29        |  |
| 4.3.2    | Compléments au rapport de présentation induits par le projet   | 29        |  |
| 4.3.3    | Evolutions du règlement induites par le projet   | 30        |  |
| <b>5</b> | <b>Extraits des documents d'urbanisme de la commune</b>  | <b>45</b> |  |
| A1.      | Extrait du rapport de présentation en vigueur  |           |  |
| A2.      | Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité  |           |  |
| B1.      | Extrait du règlement en vigueur  |           |  |
| B2.      | Extrait du règlement mis en compatibilité  |           |  |



## **1 Préambule**



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

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

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

**Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune de NOISY-LE-GRAND 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 NOISY-LE-GRAND est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 novembre 2011.**

Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 31 mai 2012.

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

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

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

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

Postérieurement à la tenue de cette réunion, le PLU de la commune de Noisy-le-Grand fait l'objet d'une procédure de modification (modification n°2) qui doit être approuvée dans le courant de l'année 2013. Cette évolution portera sur certaines dispositions visées par la présente procédure de mise en compatibilité, sans en remettre en cause le contenu et sans toutefois créer de nouveaux points d'incompatibilité.

Par ailleurs, le jugement N° 1200460 du Tribunal Administratif de Montreuil, en date du 30 Mai 2013, a annulé la délibération en date du 16 novembre 2011 par laquelle le conseil municipal de la commune de Noisy-le-Grand a approuvé le plan local d'urbanisme, en tant qu'elle porte sur les dispositions des zones N et UL.

La présente mise en compatibilité ne portant pas sur les dispositions relatives aux zones N et UL, l'annulation partielle du PLU de Noisy-le-Grand n'a pas d'incidences sur la présente procédure de mise en compatibilité, dont les dispositions demeurent inchangées.

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

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



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



## 2.1 La mise en compatibilité

### 2.1.1 Définition

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

### 2.1.2 Champ d'application

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

Au vu des textes<sup>1</sup>, 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 NOISY-LE-GRAND. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

Plus précisément, elle concerne :

- **La section courante de l'infrastructure en souterrain** : les tunnels de 10 m de diamètre environ mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance.
- Les emprises des gares :
  - Les **gares souterraines** dont les dimensions sont de 125 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.

- Les **émergences des gares** : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des locaux techniques et de services.

- Les **ouvrages techniques annexes** tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.

- Les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public du Grand Paris : les **sites de maintenance et de remisage** pour le matériel roulant (SMR) et les **sites de maintenance des infrastructures** (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

## 2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

### 1 - L'examen du dossier par le préfet

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

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

*Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville de NOISY-LE-GRAND 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.***

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

### 3 - L'enquête publique conjointe

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

### 4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

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

### 5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

## 2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

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

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

## 2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

### 2.4.1 Article L. 123-16

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

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

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

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

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

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

**Dans le département de la Seine-Saint-Denis, une seule commune est concernée par le projet : NOISY-LE-GRAND, couverte par un PLU.**

La ville de NOISY-LE-GRAND ne fait pas 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-Amélot :**

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 m<sup>2</sup> et 2 000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> et 40 m<sup>2</sup>.

- 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<sup>2</sup> 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<sup>3</sup> 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 Noisy-Le-Grand

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la partie centrale du territoire de NOISY-LE-GRAND d'Ouest (limite de Villiers-sur-Marne) en Est (limite de Champs-sur-Marne) sur une longueur totale de 2,5 km environ. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

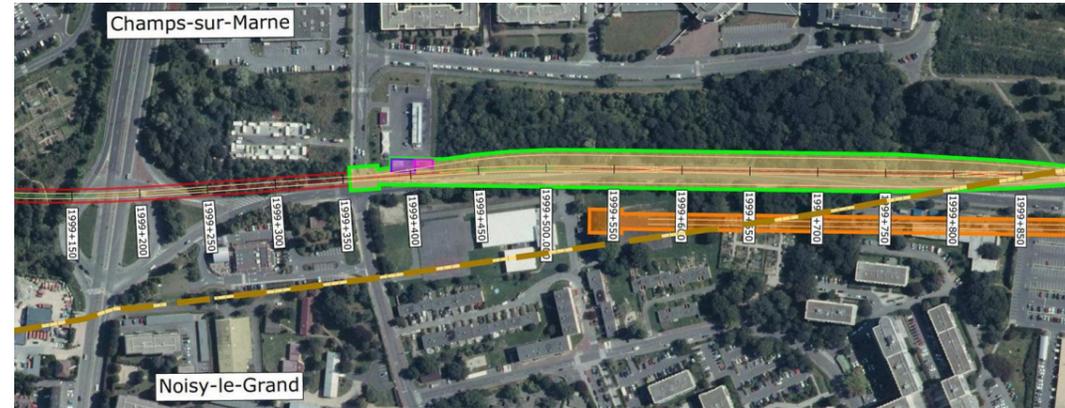
- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris débute son parcours en souterrain à l'Ouest de la commune à travers une petite cité d'immeubles de logements collectifs puis la zone résidentielle du quartier des Richardets, composée essentiellement de pavillons.
- Il traverse ensuite le quartier résidentiel des Yvris et la Zone d'Activités Economiques des Richardets, à l'Est de la commune.
- Après avoir croisé l'Autoroute A4, le tracé bifurque, toujours en souterrain, vers le Nord, sous le boulevard du Rû du Nesles pour quitter la ville au niveau du quartier du Champy, zone mixte d'habitat et d'activités où prendra place la future gare de Noisy-Champs. Elle sera complétée par l'emprise de gare souterraine ainsi que par une voie technique en tunnel.

<sup>2</sup> 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.

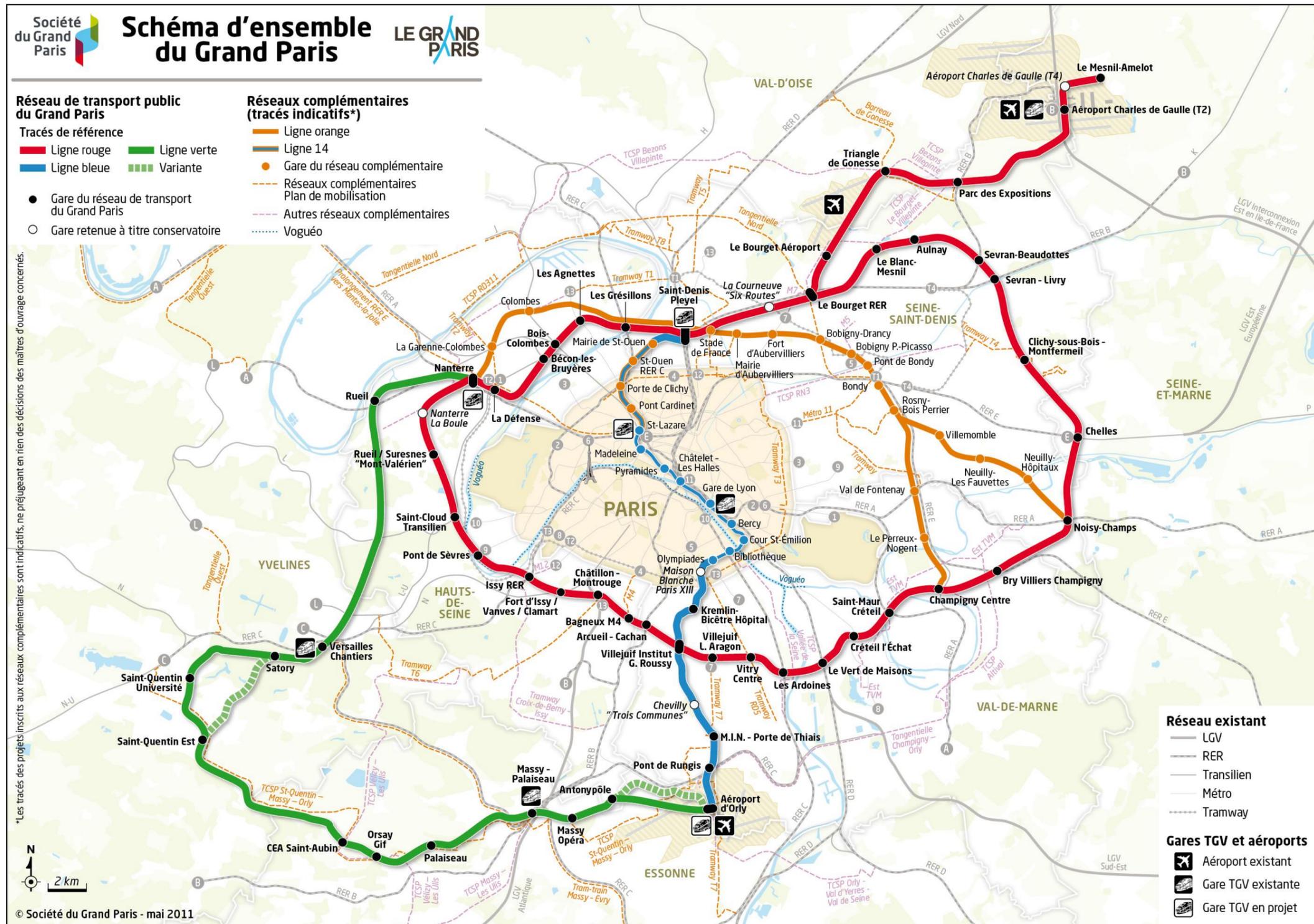
<sup>3</sup> Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fourni par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- Le territoire est également concerné par l'implantation de cinq ouvrages techniques annexes au niveau du tracé : le premier avenue Médéric, le second sur la place des Yvris, le troisième sur la rue du Ballon, le quatrième boulevard du Rû de Nesles, le cinquième, un ouvrage technique annexe souterrain d'importance (gare terminus), sera implanté en parallèle de la section souterraine courante. Cet ouvrage est indispensable au fonctionnement du réseau et répond aux besoins des deux tronçons de la ligne rouge, celui en provenance de Bourget-RER et celui en provenance de Pont de Sèvres.



Ce schéma explicatif de la localisation des ouvrages particuliers de la gare de Noisy-Champs a été intégré au dossier pour tenir compte de la demande de la ville, émise lors de la réunion d'examen conjoint.



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 A104) 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 Noisy-Champs, qui s'implante en bordure des emprises de l'A104 future et ne remet pas en cause sa réalisation. En effet, bien que l'emprise de la gare en surface empiète sur le terrain dédié au projet de voirie, la faisabilité de la liaison A4/RN4 ne sera pas remise en cause car le projet laisse une largeur supérieure à 30 m, suffisante pour sa réalisation.

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

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

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

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

## 4.2 Le PLU en vigueur

### 4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le projet du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de NOISY-LE-GRAND sur une longueur totale d'environ 2,5 kilomètres.

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

- D'une part, par l'infrastructure de transport en tunnel.

- D'autre part, par l'implantation de la gare de Noisy-Champs (complétée par l'emprise de gare souterraine) le long du boulevard du Rû du Nesles / RN370.
- Enfin, par l'implantation de cinq ouvrages techniques annexes sur ou aux abords directs du tracé du réseau de transport public du Grand Paris.

Le projet est implanté sur cinq zones urbaines distinctes du PLU de la ville de NOISY-LE-GRAND.

#### 4.2.1.1 Les secteurs UBb et UBc de la zone UB

La zone UB, uniquement traversée pour ses secteurs UBb et UBc, est concernée par une section de l'infrastructure en souterrain sur environ 500 m, entre la limite communale avec Villiers-sur-Marne à l'Ouest (rue des Acacias) et la place de l'Etoile.

- Le secteur UBb est impacté, d'une part, sur une section à proximité de l'avenue Médéric et d'autre part, sur une section au niveau de l'avenue Gabriel Péri.
- Le secteur UBc est quant à lui impacté, d'une part, entre la rue des Acacias et l'avenue Médéric au niveau de la place du Combat et d'autre part, entre la rue de Paradis et l'avenue Gabriel Péri. Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « **zone résidentielle, qui peut accueillir de petites activités ou des bureaux de manière diffuse**. Elle se développe autour du centre-ville en intégrant le Clos Saint-Vincent mais aussi : les abords des grands axes et les secteurs de projets tels que le Clos aux Biches, la Rive Charmante, le Clos d'Ambert et Gournay – Cossonneau ».

#### 4.2.1.2 Le secteur UCa de la zone UC

Cette deuxième zone urbaine est impactée en souterrain sur plus de 750 m, d'une part, par une section entre l'avenue des Ecoles et le boulevard des Astronautes (côté place des Yvris) et d'autre part, par une section entre le boulevard des Astronautes et la partie Nord de la boucle de la Nacelle.

Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe, place des Yvris.

Le Règlement d'Urbanisme précise pour la zone UC : « **Le tissu pavillonnaire couvre une partie importante de la commune, regroupant plusieurs secteurs: les Richardets et les Yvris au Sud de l'A4, le quartier de la Grenouillère, les quartiers du Marnois et de la Varenne, les bords de Marne...** ».

#### 4.2.1.3 La zone UD

Cette troisième zone est concernée par l'infrastructure en souterrain sur une section de 100 m environ au niveau du boulevard des Astronautes.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « **zone d'habitat collectif qui regroupe les grands ensembles et les principales résidences de la commune**. La zone comprend notamment les quartiers de la Butte Verte, du Champy et des Hauts Bâtons ».

#### 4.2.1.4 Le secteur UEa de la zone UE

La zone urbaine UE est traversée par une section de l'infrastructure en souterrain entre la rue du Ballon et l'Autoroute de l'Est, sur plus de 250 m.

Notons que sur cette section viendra s'implanter un ouvrage technique annexe, sur la rue du Ballon.

Il s'agit d'après le Règlement d'Urbanisme d'une « **zone de développement économique qui s'étend sur les secteurs de la ZAE des Richardets et de la ZAE de la Varenne ainsi que sur un secteur des Yvris** ».

#### 4.2.1.5 Le secteur UMg de la zone UM

Cette zone urbaine, située dans le quartier du Champy en limite communale avec Champs-sur-Marne à l'Est, est fortement impactée et à plusieurs titres, toujours en secteur UMg :

- Premièrement, par l'implantation de l'infrastructure en souterrain entre l'Autoroute A4 et le boulevard du Rû de Nesles (près de 900 m environ).
- Deuxièmement, par l'implantation de la future gare de « *Noisy-Champs* » au niveau du boulevard du Rû de Nesles, près du grand giratoire.
- Troisièmement, par l'emprise de la gare en souterrain.
- Quatrièmement, par un ouvrage technique annexe souterrain : celui de la gare terminus du réseau.
- Cinquièmement par un ouvrage technique annexe de surface, situé boulevard du Rû de Nesles.

« **La zone mixte activités – habitat** comprend notamment les secteurs *Mont d'Est et Maille Horizon, le quartier du Pavé Neuf et les abords de la gare Noisy – Champs*. Y cohabitent des immeubles de bureaux abritant des activités tertiaires et des secteurs où l'habitat, le commerce et les bureaux sont mélangés».

### 4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

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

Entre la rue de Picardie et l'avenue Gabriel Péri, en secteur UCb, **le tracé traverse un Pôle de Quartier, figurant sur le document graphique** et pour lequel s'exerce des dispositions particulières d'implantation, conformément à l'article 6 du règlement. Toutefois, aucun ouvrage technique de surface n'étant implanté dans la zone, ces dispositions n'impactent pas le projet.

Des **alignements d'arbres**, visés par l'article L 123-1-5 7° alinéa du CU, figurent également sur le plan de zonage au niveau du tracé. Ils sont répertoriés :

- Avenue Médéric (RN303) en secteur UBb.
- Boulevard des Astronautes en secteurs UCa et UD.

**Le projet sur ces secteurs étant entièrement en souterrain, il n'aura aucune incidence sur ces alignements.**

### 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 deux servitudes d'utilité publique :

- PT2b : faisceau hertzien, en secteurs UBc et UCa entre la rue de Picardie et l'avenue Beauséjour.
- T1 : zone ferroviaire, en secteur UMg au rond-point du boulevard du Rû de Nesles.

Toutefois, seule la servitude imposant des dispositions particulières à la fois au niveau du sous-sol (infrastructure en tunnel) et en surface (gare et ouvrages annexes) est à prendre en considération : **la zone ferroviaire**.

En effet, la servitude PT2 n'aura pas d'incidences sur les éléments en surface.

**La future gare respectera les dispositions induites par cette servitude qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.**

#### 4.2.3.2 Les autres contraintes réglementaires

Il existe une **Zone de Protection Spéciale (ZPS)** appartenant au réseau Natura 2000 sur la commune voisine de Neuilly-sur-Marne « **Sites de Seine-Saint-Denis** » (FR 1112013). Ce site couvre plus particulièrement le Parc Départemental de la Haute-Ile.

Toutefois, la mise en compatibilité du PLU de NOISY-LE-GRAND n'a aucune incidence sur la constructibilité du secteur et ne modifie pas la nature des zones traversées par le réseau de transport public du Grand Paris.

Par ailleurs, la mise en compatibilité n'a aucun impact sur les dispositions qui régissent les zones naturelles ou espaces boisés classés de la commune.

**En conséquence, la mise en compatibilité n'a aucune incidence sur ce site Natura 2000.**

### 4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Parmi les objectifs cités dans le PADD de la ville de NOISY-LE-GRAND figure dans l'axe n°1 « *Noisy-le-Grand : une ville qui répond à la diversité des besoins et aux besoins de chacun* », point 5 « *Répondre aux besoins de mobilité et de déplacements des Noiséens et des Franciliens sous toutes leurs formes* », **un chapitre intitulé « Par un accompagnement des projets de transports régionaux rapides » qui mentionne explicitement le projet.**

En effet, le texte de ce chapitre précise notamment : « *Pour renforcer sa place et son poids sur le plan économique dans l'Est parisien, Noisy-le-Grand doit renforcer la desserte de son territoire et en améliorer l'accessibilité. En effet, de par son rayonnement, la ville polarise une part importante des déplacements de l'agglomération, ce qui nécessite d'améliorer les liaisons avec les territoires voisins et d'accompagner les besoins des usagers. Pour cela, la ville soutiendra les projets de transport en commun rapides à l'échelle de l'agglomération parisienne et, de ce fait s'associera aux réflexions en cours sur les projets Arc Express et Grand Paris.* »

## PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

De plus, dans l'axe n°2 du PADD « *Noisy-le-Grand : une ville dynamique et vivante, capitale économique de l'Est parisien* », point 2 « *Conforter le statut de Noisy-le-Grand comme capitale économique de l'Est parisien* », un chapitre s'intitule « *Soutenir les grands projets économiques régionaux* ».

Le texte précise : « *Partie prenante à la réflexion sur le développement de la région capitale, la ville de Noisy-le-Grand entend participer pleinement aux décisions relatives à l'implantation du Cluster « Ville et mobilité durable » au cœur de la Cité Descartes. Ce nouveau pôle devrait se développer autour de la gare du RER A de Noisy-Champs transformé en pôle d'échange régional connectant le nouveau métro automatique du Grand Paris au RER A.* »

**Dans cette orientation, la ville entend donc valoriser l'implantation de la future gare.**

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

### 4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Parmi les Orientations Particulières d'Aménagement du PLU, trois orientations concernent des secteurs traversés par le projet :

- L'orientation n°4 : La ZAE des Richardets (site porteur de développement).
- L'orientation n°6 : Les quartiers Est, autour de la gare RER Noisy-Champs (site de restructuration et d'accompagnement).
- L'orientation n°7 : Le cœur de quartier des Richardets (site de restructuration et d'accompagnement).

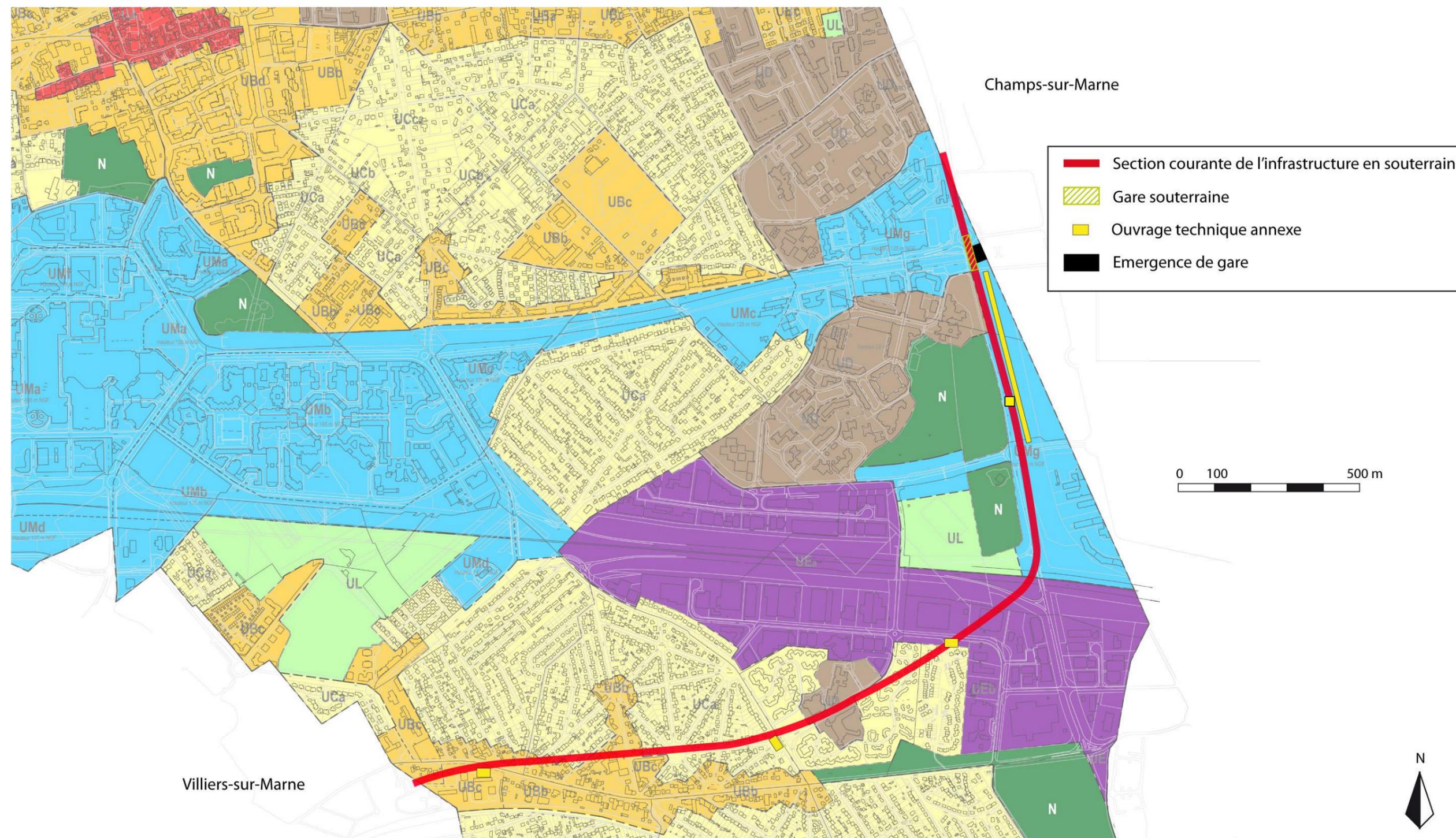
Les orientations n°4 et 7 ne sont pas remises en cause par le projet de réseau de transport public du Grand Paris, puisque les secteurs traversés sont uniquement concernés par la section de l'ouvrage en souterrain et des ouvrages annexes de petite taille ne gêneront pas l'aménagement envisagé de ces zones.

Par contre, l'orientation n°6 est concernée par les emprises de la gare et la voie technique en souterrain. Toutefois, cette orientation vise notamment à améliorer les accès à la gare de Noisy-Champs.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris, avec l'aménagement de la gare de Noisy-Champs respectera cette orientation.

**Pour conclure, les orientations particulières d'aménagement ne sont donc pas remises en cause par le projet et ne nécessitent pas de mise en compatibilité.**

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR DE LA VILLE DE NOISY-LE-GRAND  
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



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

### 4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

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

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

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

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

#### 4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité

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

Le code ne donne aucune définition de la notion de « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ». Le PLU de NOISY-LE-GRAND 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* ».

Dans son chapitre « *Les projets de transport en commun* », le rapport de présentation évoquait déjà le projet « *Grand Paris Express* ». Toutefois, le paragraphe existant n'est plus à jour et il convient donc de le remplacer par le texte suivant, actualisé :

##### **Le réseau de transport « Grand Paris Express »**

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Noisy-Champs » 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 NOISY-LE-GRAND**

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la partie centrale du territoire de NOISY-LE-GRAND d'Ouest (limite de Villiers-sur-Marne) en Est (limite de Champs-sur-Marne) sur une longueur totale de 2,5 km environ. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris débute son parcours en souterrain à l'Ouest de la commune à travers une petite cité d'immeubles de logements collectifs puis la zone résidentielle du quartier des Richardets, composée essentiellement de pavillons.
- Il traverse ensuite le quartier résidentiel des Yvris et la Zone d'Activités Economiques des Richardets, à l'Est de la commune.
- Après avoir croisé l'Autoroute A4, le tracé bifurque, toujours en souterrain, vers le Nord, sous le boulevard du Rû du Nesles pour quitter la ville au niveau du quartier du Champy, zone mixte d'habitat et d'activités où prendra place la future gare de Noisy-Champs. Elle sera complétée par l'emprise de gare souterraine ainsi que par une voie technique en tunnel.
- Le territoire est également concerné par l'implantation de cinq ouvrages techniques annexes au niveau du tracé : le premier avenue Médéric, le second sur la place des Yvris, le troisième sur la rue du Ballon, le quatrième boulevard du Rû de Nesles, le cinquième, un ouvrage technique annexe souterrain d'importance (gare terminus), sera implanté en parallèle de la section souterraine courante. Cet ouvrage est indispensable au fonctionnement du réseau et répond aux besoins des deux tronçons de la ligne rouge, celui en provenance de Bourget-RER et celui en provenance de Pont de Sèvres.

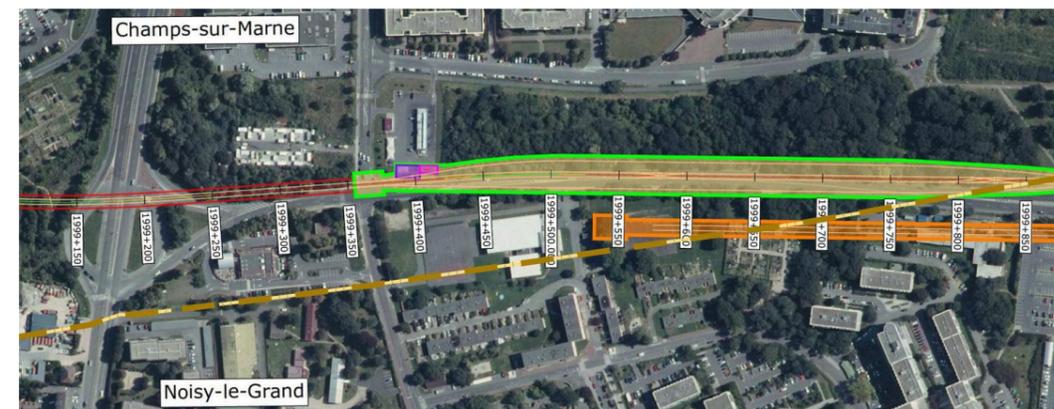
##### **Exposé des motifs des changements apportés\***

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

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

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

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



Ce schéma explicatif de la localisation des ouvrages particuliers de la gare de Noisy-Champs a été intégré au dossier pour tenir compte de la demande de la ville, émise lors de la réunion d'examen conjoint.

#### 4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

- Les articles 1 (« Occupations et utilisations du sol interdites ») et 2 (« Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ») de toutes les zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour lever les interdictions pouvant peser sur les différentes composantes du projet (notamment les affouillements et les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement nécessitées par la gestion du réseau de transport public du Grand Paris).
- Pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes<sup>4</sup>, l'émergence de la gare de Noisy-Champs 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).

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

|   | <p align="center"><b>ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME<br/>AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS</b></p>   | <p align="center"><b>PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION</b></p> |
|---|--|--|
| <p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b></p> | <p>Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p>Le glossaire, en fin de règlement, évoque en son article 17 « ouvrages techniques » des installations qui pourraient s'en rapprocher, mais elles concernent exclusivement les éléments techniques nécessaires au fonctionnement de l'immeubles tels que : la machinerie des ascenseurs, la sortie des escaliers, la chaufferie et le conditionnement d'air, les gaines de ventilation, les souches de cheminées ou des éléments techniques destinés aux communications.</p> <p><b>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.</b></p> | <p align="center">/</p>  |

| 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  |
|--|---------------|---|--|
| <b>UB</b><br>(secteurs<br>UBb et<br>UBc) | <b>Art. 1</b> | L'article UB 1 ne remet pas en cause le futur réseau de transport public du Grand Paris.<br><b>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.</b>  | /  |
|  | <b>Art. 2</b> | L'article UB 2 rappelle les occupations et utilisations du sol admises soumises à des conditions particulières.<br><b>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé.</b><br>L'alinéa 2 autorise pour sa part :<br>« 2. Les installations et travaux divers dès lors :<br>• qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés,<br>• qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif. »<br>Ces dispositions permettent l'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.), au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».<br><b>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b>  | /  |
|  | <b>Art. 5</b> | L'article UB 5 : « Non réglementée ».<br><b>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b>  | /  |
|  | <b>Art. 6</b> | La règle générale rappelle à l'alinéa UB 6.2 que :<br>« La partie verticale de la façade de toute construction à édifier en bordure d'emprises publiques ou de voies, doit être implantée avec un retrait au minimum égal à 2 mètres, au maximum égal à 4 mètres, compté perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise ou à la limite de fait.<br>Lorsqu'une construction est implantée sur un terrain desservi par plusieurs emprises publiques ou voies, l'obligation d'implantation ne s'applique que sur l'une d'entre elles ».<br>En 6.3, des dispositions particulières précisent :<br>« 3. Lorsqu'il s'agit de constructions et d'installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, d'équipements techniques liés à la sécurité, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, l'implantation à l'alignement ou à la limite de fait peut être autorisée. »<br>Malgré les assouplissements apportés à l'alinéa 6.3., ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».<br><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite un complément de son libellé.</b> | <b>La rédaction insérée en fin d'article 6-3 est la suivante :</b><br><u>« 5 – Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum ».</u> |

| 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 |
|--|---|--|-----------------------------------|
| <p style="text-align: center;"><b>UB</b><br/>(secteurs UBb et UBc)</p> | <p style="text-align: center;"><b>Art. 7</b></p>  | <p>L'alinéa UB 7.2 informe sur les éléments suivants :</p> <p>« <i>Sauf indication portée au plan de zonage par un liseré le long des voies, les constructions ou parties de construction s'implantent :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit sur une ou plusieurs limites séparatives ;</li> <li>- soit en retrait des limites séparatives.</li> </ul> <p>Dans le cas d'une implantation de la construction ou d'une partie de la construction en retrait des limites séparatives les dispositions prévues au paragraphe 7.3 ci-après doivent être respectées. (...) »</p> <p>Ces dispositions ne s'opposent pas à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>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.</b></p>  | /                                 |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Art. 9</b></p>  | <p>L'article UB 9 définit les emprises au sol autorisées, dont :</p> <p>« 9.2 – <i>Dispositions particulières</i></p> <p><i>L'emprise au sol peut déroger à la règle dans les cas suivants : (...)</i></p> <p>2. <i>L'emprise au sol n'est pas réglementée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</i></p> <p>Ce libellé exonère les éléments de projet des règles fixées par cet article.</p> <p><b>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.</b></p>  | /                                 |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Art. 10</b></p> | <p>L'article UB 10 indique :</p> <p>« 10.1 – <i>Hauteur maximale des constructions ou parties de constructions dans la bande de constructibilité principale (...)</i></p> <p>10.1.3 – <i>La hauteur plafond (hauteur totale de la construction) (...)</i></p> <p><i>La hauteur plafond des constructions ne peut excéder de plus de 4 mètres la hauteur maximale de la verticale sur voie. (...)</i></p> <p>10.1.4 – <i>Hauteur maximale de la verticale</i></p> <p><i>La hauteur maximale de la verticale des constructions sur les emprises publiques et sur les voies est limitée à : (...) 15 mètres, dans les secteurs UBc et UBd.</i></p> <p>10.1.5 – <i>Dispositions particulières :</i></p> <p><i>Pour les constructions sur emprises publiques et sur voies d'une largeur inférieure ou égale à 8 mètres, la hauteur maximale de la verticale autorisée correspond au prospect sur voie augmenté de 4 mètres, dans les limites fixées précédemment. (...)</i></p> <p>10.2 – <i>Hauteur des constructions ou parties de construction dans la bande de constructibilité secondaire (...)</i></p> <p>10.2.2 – <i>Hauteur plafond des constructions (hauteur totale de la construction) (...)</i></p> <p><i>La hauteur des constructions est limitée à 9 mètres par rapport au terrain naturel. »</i></p> <p>Ces dispositions sont compatibles avec les contraintes techniques qui s'imposent aux ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.).</p> <p><b>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.</b></p> | * /                               |

\* Le dossier initial proposait d'inclure au sein de l'article 10 un complément au point 10.1.5, précisant que « Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, la hauteur des constructions n'est pas réglementée », et un complément au point 10.2.4, précisant « Dispositions particulières : pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, la hauteur des constructions n'est pas réglementée ». Pour tenir compte des échanges survenus lors de la réunion d'examen conjoint et des demandes émises par la ville, ces dispositions n'ont pas été retenues dans le dossier de mise en compatibilité.

| 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   |
|--|---|---|---|
| <p style="text-align: center;"><b>UB<br/>(secteurs<br/>UBb et<br/>UBc)</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Art. 12</b></p> | <p>L'article UB 12 indique :</p> <p>« 12.1 – Normes de stationnement pour les nouvelles constructions (...) »</p> <p><i>f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :</i></p> <p><i>Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés. »</i></p> <p>« 12.2 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux roues motorisées et poussettes pour les constructions nouvelles : (...) »</p> <p><i>c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. »</i></p> <p>Les dispositions de l'article UB 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Toutefois, l'alinéa c du point 12.2 impose la réalisation d'espaces de stationnement dédiés aux vélos pour tous les équipements publics ou d'intérêt collectif. Or, cette disposition peut s'avérer incompatible pour les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p> | <p><b>L'alinéa c) du paragraphe 12.2 est complété de la manière suivante :</b></p> <p>« c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. <u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.</u> »</p> |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Art. 13</b></p> | <p>L'article UB 13 indique :</p> <p>« 13-1 Analyse paysagère du site »</p> <p><i>Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.</i></p> <p><i>13-2 Obligations de planter (...) »</i></p> <p><i>13-2-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :</i></p> <p><i>Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.</i></p> <p><i>13-2-4 Aires de stationnement :</i></p> <p><i>Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés. »</i></p> <p>Ces dispositions sont compatibles avec les contraintes techniques qui s'imposent aux ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.).</p> <p><b>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.</b></p>                             | <p style="text-align: center;">/</p>  |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Art. 14</b></p> | <p>L'alinéa UB 14-3 indique :</p> <p>« 14-3 – Dispositions particulières »</p> <p><i>Le COS n'est pas applicable pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 3 à 13. »</i></p> <p>Cet article ne régit donc pas les éléments du projet. D'autre part, il renvoie aux articles 3 à 13 qui ont pu être mis en compatibilité lorsque cela était nécessaire, la cohérence de cet article est donc respectée.</p> <p><b>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.</b></p>  | <p style="text-align: center;">/</p>  |

| 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  |
|---------------------------------|---------------|--|--|
| <b>UC<br/>(secteur<br/>UCa)</b> | <b>Art. 1</b> | L'article UC 1 ne remet pas en cause le futur réseau de transport public du Grand Paris.<br><b>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.</b>   | /  |
|                                 | <b>Art. 2</b> | L'article UC 2 rappelle les occupations et utilisations du sol admises soumises à des conditions particulières.<br><b>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé.</b><br>L'alinéa 2 autorise pour sa part :<br>« 2. Les installations et travaux divers dès lors :<br>• qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés,<br>• qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif. »<br>Ces dispositions permettent l'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.), au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».<br><b>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b>   | /  |
|                                 | <b>Art. 5</b> | Dans cet article UC 5, l'alinéa 5.1 « Règle générale », indique :<br>« 5.1 – Règle générale : Non réglementée ».<br><b>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b>  | /  |
|                                 | <b>Art. 6</b> | La règle générale rappelle à l'alinéa UC 6.2 que :<br>« La partie verticale de la façade de toute construction à édifier en bordure d'emprises publiques ou de voies, doit être implantée en retrait de l'alignement ou de la limite de fait.<br>Le retrait, exception faite des saillies ne peut être inférieur à 4 mètres, comptés perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise. »<br>En UC 6.3, des dispositions particulières précisent :<br>« 2. Lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, l'implantation à l'alignement ou à la limite de fait est autorisée. »<br>Malgré les assouplissements apportés à l'alinéa 6.3., ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».<br><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite un complément de son libellé.</b> | <b>La rédaction insérée en fin d'article 6-3 est la suivante :</b><br><u>« 4 – Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum ».</u> |

| 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   |
|---|---|--|---|
| <p style="text-align: center;"><b>UC</b><br/><b>(secteur UCa)</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Art. 7</b></p>  | <p>L'alinéa UC 7.2 informe sur les éléments suivants :</p> <p>« Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit sur une ou plusieurs limites séparatives ;</li> <li>- soit en retrait des limites séparatives.</li> </ul> <p>Dans le cas d'une implantation de la construction en retrait des limites séparatives les dispositions prévues au paragraphe 7.2 ci-après doivent être respectées. (...) »</p> <p>Ces dispositions ne s'opposent pas à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>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.</b></p>   | /   |
|   | <p style="text-align: center;"><b>Art. 9</b></p>  | <p>L'article UC 9 définit les emprises au sol autorisées, dont :</p> <p>« Dans le secteur UCa : l'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 50 % de la superficie du terrain ».</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>   | <p><b>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</b></p> <p>« Dans le secteur UCa : l'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 50 % de la superficie du terrain.</p> <p><u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100% ».</u></p>   |
|   | <p style="text-align: center;"><b>Art. 10</b></p> | <p>L'article UC 10 indique :</p> <p>« Secteurs UCa, UCb :</p> <p>La hauteur des constructions est limitée à 9 mètres à l'égout ou à l'acrotère, pour les toitures à pente la hauteur au sommet du faitage ne peut excéder de plus de 4 mètres la hauteur maximale à l'égout. »</p> <p>Ces dispositions laissent une marge de hauteur suffisante pour les installations visées.</p> <p><b>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.</b></p>   | /   |
|   | <p style="text-align: center;"><b>Art. 12</b></p> | <p>L'article UC 12 indique :</p> <p>« 12.1 – Normes de stationnement pour les nouvelles constructions (...) »</p> <p>f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :</p> <p>Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés. »</p> <p>« 12.4 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux roues motorisées et poussettes pour les constructions nouvelles : (...) »</p> <p>c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. »</p> <p>Les dispositions de l'article UC 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Toutefois, l'alinéa c du point 12.4 impose la réalisation d'espaces de stationnement dédiés aux vélos pour tous les équipements publics ou d'intérêt collectif. Or, cette disposition peut s'avérer incompatible pour les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p> | <p><b>L'alinéa c) du paragraphe 12.4 est complété de la manière suivante :</b></p> <p>« c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. <u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.</u> »</p> |

| 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 |
|--|---|--|-----------------------------------|
| <p style="text-align: center;"><b>UC<br/>(secteur<br/>UCa)</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Art. 13</b></p> | <p>L'article UC 13 indique :</p> <p>« 13-1 Analyse paysagère du site</p> <p><i>Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.</i></p> <p>13-2 Obligations de planter (...)</p> <p>13-2-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :</p> <p><i>Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.</i></p> <p>13-2-4 Aires de stationnement :</p> <p><i>Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés ».</i></p> <p>Ces dispositions sont compatibles avec les contraintes techniques qui s'imposent aux ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.).</p> <p><b>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.</b></p> | /                                 |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Art. 14</b></p> | <p>L'alinéa UC 14-5 indique :</p> <p>« Le COS n'est pas applicable aux équipements publics ou d'intérêt collectif, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 3 à 13 ».</p> <p>Cet article ne régit donc pas les éléments du projet. D'autre part, il renvoie aux articles 3 à 13 qui ont pu être mis en compatibilité lorsque cela était nécessaire, la cohérence de cet article est donc respectée.</p> <p><b>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.</b></p>  | /                                 |

| 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               | Art. 1   | L'article UD 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes :<br>« 4. Les installations classées entraînant un périmètre de protection. »<br>Les installations du futur réseau de transport public du Grand Paris ne relèveront pas de cette réglementation.<br><b>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.</b>  | /                                 |
|                  | Art. 2   | L'article UD 2 rappelle les occupations et utilisations du sol admises soumises à des conditions particulières.<br><b>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article 1, il est donc implicitement autorisé.</b><br><br>L'alinéa 2 autorise pour sa part :<br>« 2. Les installations et travaux divers dès lors :<br>• qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés,<br>• qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif. »<br><br>Ces dispositions permettent l'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.), au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».<br><br><b>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b> | /                                 |

| 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  |
|---|--|--|--|
| <p style="text-align: center;"><b>UE</b><br/><b>(secteur UEa)</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Art. 1</b></p> | <p>L'article UE 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>« Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes : (...) »</p> <p>4. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau pour tous les terrains supportant des voies ferrées.»</p> <p>Cette formulation interdit, en son alinéa 4, les éléments de projets sur les terrains supportant les voies ferrées. Il convient donc d'exonérer les transports publics de cette règle en adaptant la notion de « réseau » aux réseaux de transports publics.</p> <p><b>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.</b></p>   | <p><b>La rédaction insérée à l'alinéa 4 est la suivante :</b></p> <p>« 4. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau <u>ferroviaire et du réseau de transport public du Grand Paris</u> pour tous les terrains supportant des voies ferrées ».</p> |
|   | <p style="text-align: center;"><b>Art. 2</b></p> | <p>L'article UE 2 rappelle les occupations et utilisations du sol admises soumises à des conditions particulières.</p> <p><b>En tout état de cause, le projet en lui-même, hors terrains supportant les voies ferrées, n'étant pas interdit à l'article 1 ni soumis à conditions à l'article 2, est donc implicitement autorisé.</b></p> <p>L'article 1 indique :</p> <p>« 3. Les équipements collectifs d'intérêt général, si leur implantation est compatible avec le caractère de la zone »</p> <p>Le secteur UEa étant dédié au réseau de transports, les éléments du projet du réseau de transport public du Grand Paris qui constituent des équipements collectifs d'intérêt général, sont bien compatibles avec le caractère de la zone et sont donc bien autorisés.</p> <p><b>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b></p> <p>L'alinéa 5 autorise pour sa part :</p> <p>« 5. Les installations et travaux divers dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés, qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif. »</p> <p>Ces dispositions permettent l'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.), au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b></p> | <p style="text-align: center;">/</p>   |
|   | <p style="text-align: center;"><b>Art. 5</b></p> | <p>L'article UE 5 n'est pas réglementé.</p> <p><b>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b></p>   | <p style="text-align: center;">/</p>   |
|   | <p style="text-align: center;"><b>Art. 6</b></p> | <p>L'article UE 6 indique :</p> <p>« 6.2 – Règle générale »</p> <p>1. Les constructions doivent être implantées en retrait de l'alignement ou de la limite de fait.</p> <p>Le retrait, exception faite des saillies tels que balcons, débords de toiture, modénatures, ne peut être inférieur à 4 mètres comptés perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise.</p> <p>2. Dans le secteur UEa le retrait, exception faite des saillies tels que balcons, débords de toiture, modénatures, ne peut être inférieur à 8 mètres comptés perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise. »</p> <p>Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite un complément de son libellé.</b></p>  | <p><b>La rédaction insérée en fin de première partie d'alinéa 6-2 est la suivante :</b></p> <p>« 3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum ».</p>      |

| 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   |
|---|---|--|---|
| <p style="text-align: center;"><b>UE</b><br/><b>(secteur UEa)</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Art. 7</b></p>  | <p>L'article UE 7 indique :</p> <p>« Les constructions peuvent être implantées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sur une ou plusieurs limites séparatives à l'exception de celles coïncidant avec les limites de périmètre de la zone UE.</li> <li>- A une distance horizontale entre la construction et le point le plus proche de la limite séparative au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 6 mètres (<math>L \geq H/2 \geq 6m</math>), si la façade ne comporte pas de baies. »</li> </ul> <p>Ces dispositions ne s'opposent pas à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>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.</b></p>   | /   |
|   | <p style="text-align: center;"><b>Art. 9</b></p>  | <p>L'article UE 9 précise :</p> <p>« L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 65% de la superficie du terrain.</p> <p>L'emprise pourra être portée à 80 % sur les terrains d'une superficie inférieure ou égale à 1000 m<sup>2</sup> ».</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>  | <p><b>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</b></p> <p>« Dispositions particulières<br/>Pour le secteur UEc, l'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 50% de la superficie du terrain.<br/><u>Pour le secteur UEa, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100% pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».</u></p> |
|   | <p style="text-align: center;"><b>Art. 10</b></p> | <p>L'article UE 10 indique :</p> <p>« 1. La hauteur maximale des constructions est fixée à 15 mètres. (...) ».</p> <p>Cette disposition laisse une marge de hauteur suffisante pour les installations visées.</p> <p><b>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.</b></p>  | /   |
|   | <p style="text-align: center;"><b>Art. 12</b></p> | <p>L'article UE 12 indique :</p> <p>« Les besoins en stationnement sont nuls pour la réalisation d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie, les transformateurs ou un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif. »</p> <p>« 12.1 – Normes de stationnement (...) »</p> <p>f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :</p> <p>Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés. »</p> <p>« 12.2 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux roues motorisées et poussettes pour les constructions nouvelles : (...) »</p> <p>c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. »</p> <p>Les dispositions de l'article UE 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Même si l'alinéa c du point 12.2 impose la réalisation d'espaces de stationnement dédiés aux vélos pour tous les équipements publics ou d'intérêt collectif, le préambule de ce même article exempte les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) des règles de stationnement.</p> <p><b>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.</b></p> | /   |

| 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 |
|--|---|---|-----------------------------------|
| <p style="text-align: center;"><b>UE<br/>(secteur<br/>UEa)</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Art. 13</b></p> | <p>L'article UE 13 indique :</p> <p>« 13-1 Analyse paysagère du site</p> <p><i>Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.</i></p> <p>13-2 Obligations de planter</p> <p>(...)</p> <p>13-2-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :</p> <p><i>Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.</i></p> <p>13-2-4 Aires de stationnement :</p> <p><i>Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés ».</i></p> <p>Ces dispositions sont compatibles avec les contraintes techniques qui s'imposent aux ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.).</p> <p><b>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.</b></p> | /                                 |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Art. 14</b></p> | <p>L'article UE 14 indique :</p> <p>« <i>Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation des sols, les possibilités maximales d'occupation des sols sont limitées par l'application des règles 3 à 13 du règlement.</i> »</p> <p>Cet article ne régit pas les éléments du projet. D'autre part, il renvoie aux articles 3 à 13 qui ont pu être mis en compatibilité lorsque cela était nécessaire, la cohérence de cet article est donc respectée.</p> <p><b>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.</b></p>  | /                                 |

| 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  |
|---|---------------|--|--|
| <b>UM</b><br><b>(secteur</b><br><b>UMg)</b> | <b>Art. 1</b> | L'article UM 1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes :<br>« 3. Les installations classées entraînant un périmètre de protection. »<br>Les installations du futur réseau de transport public du Grand Paris ne relèveront pas de cette réglementation.<br><b>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.</b>  | /  |
|   | <b>Art. 2</b> | <b>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas interdit à l'article UM 1, il est donc implicitement autorisé.</b><br>L'article UM 2 rappelle que « sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :<br>2. Les installations et travaux divers dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés, qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif.<br>3. Les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, voirie et stationnement, dès lors que toute disposition est prévue pour leur intégration dans le milieu dans lequel ils s'insèrent. »<br>Ces dispositions permettent l'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et à la construction constituant l'émergence gare, au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».<br><b>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.</b> | /  |
|   | <b>Art. 5</b> | L'article UM 5 n'est pas réglementé.<br><b>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b>  | /  |
|   | <b>Art. 6</b> | L'article UM 6 précise à l'alinéa 6.2 :<br>« Aucune marge de recul n'est imposée. Les constructions peuvent s'implanter à l'alignement ou sur la limite de fait. En cas de retrait, celui-ci sera au minimum de 1 mètre. La jonction entre la partie implantée à l'alignement ou sur la limite de fait et une partie de façade située en retrait pourra être réalisée par un plan perpendiculaire ou non à l'alignement ou à la limite de fait. »<br>Ces dispositions ne sont pas des contraintes pour l'implantation des ouvrages techniques annexes du projet et de l'émergence gare.<br><b>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de complément de son libellé.</b>  | /  |
|   | <b>Art. 7</b> | L'alinéa UM 7.2 informe sur les éléments suivants :<br>« Les constructions s'implantent :<br>- soit sur une ou plusieurs limites séparatives ;<br>- soit en retrait des limites séparatives. (...) »<br>Des prescriptions détaillées pour l'implantation des constructions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet et de l'émergence gare. Il convient donc, ici aussi, de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».<br><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b>   | <b>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</b><br><u>« Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un recul de 1 m au minimum ».</u> |
|   | <b>Art. 9</b> | L'article UM 9 informe que l'emprise au sol est : « non réglementé à l'exception du secteur UMg, sur lequel l'emprise au sol des constructions est limitée à 40% de la surface du terrain. »<br>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 ou 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.<br><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b>   | <b>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</b><br><u>« Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100% ».</u>                         |

| 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 |
|--|---|--|-----------------------------------|
| <p style="text-align: center;"><b>UM<br/>(secteur<br/>UMg)</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>Art. 10</b></p> | <p>L'article UM 10 indique que la hauteur maximale des constructions est limitée par les plafonds indiqués en NGF, reportés sur le document graphique.</p> <p>Le document graphique indique « 125m NGF en UMg ».</p> <p>Cette disposition laisse une marge de hauteur suffisante pour les installations visées, sachant que l'altitude maximale à Noisy est à 113 m NGF.</p> <p><b>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.</b></p>   | /                                 |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Art. 12</b></p> | <p>L'article UM 12 indique :</p> <p>« Les besoins en stationnement sont nuls pour la réalisation d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif. »</p> <p>« 12.1 – Normes de stationnement (...) »</p> <p>f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif : (...)</p> <p>Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés. »</p> <p>« 12.2 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux roues motorisés pour les constructions nouvelles : (...) »</p> <p>c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. »</p> <p>Les dispositions de l'article UM 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Mêmes si l'alinéa c du point 12.2 impose la réalisation d'espaces de stationnement dédiés aux vélos pour tous les équipements publics ou d'intérêt collectif, le préambule de ce même article exempte les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) des règles de stationnement.</p> <p>L'alinéa c reste applicable pour l'émergence de la gare. Or, le projet respectera cette disposition en privilégiant la multimodalité sur les sites de gares.</p> <p><b>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.</b></p> | /                                 |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Art. 13</b></p> | <p>L'article UM 13 indique :</p> <p>« 13-1 Analyse paysagère du site »</p> <p>Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.</p> <p>13-2 Obligations de planter (...)</p> <p>13-2-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :</p> <p>Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.</p> <p>13-2-4 Aires de stationnement :</p> <p>Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés ».</p> <p>Ces dispositions sont compatibles avec les contraintes techniques qui s'imposent à l'émergence gare et aux ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.).</p> <p><b>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.</b></p>  | /                                 |

| 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 |
|---|----------------|---|-----------------------------------|
| <b>UM</b><br><b>(secteur</b><br><b>UMg)</b> | <b>Art. 14</b> | Le dernier paragraphe de l'article UM 14 indique :<br>« <i>Les possibilités maximales d'occupation des sols ne sont pas applicables aux constructions nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif.</i> »<br>Cet article n'exerce donc aucune contrainte sur le projet.<br><b>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.</b> | /                                 |

## **5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune**



**A1.**

**Rapport de présentation  
Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Noisy-le-Grand**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 novembre 2011  
Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 31 mai 2012*

➤ **Le réseau de bus :**

La ville est desservie par 8 lignes de bus. Elles constituent un maillage étroit empruntant les principaux axes de la ville.

Le réseau de bus existant assure une desserte locale en lien avec les gares du RER (5 terminus au Mont d'Est et 2 à Noisy - Champs), suivant un axe Nord-Sud (avec pour nœud central la station RER A de Noisy - Mont d'Est) et un axe Ouest/Est qui dessert le centre-ville.

Il est constitué de lignes à portées locale et intercommunale, voire départementale :

- une ligne départementale entre le Mont d'Est et Bobigny (303) ;
- des lignes intercommunales avec rabattement vers les gares RER (ligne 220 vers Bry-sur-Marne, lignes 206/207/306 vers Villiers-sur-Marne, ligne 120 Nogent-sur-Marne par le Mont d'Est) ;
- une ligne locale au tracé circulaire (320) qui relie les trois gares RER ;

La fréquence de passage des bus est satisfaisante.

Les bus passent généralement toutes les 5 minutes (heures de pointe) à 15 minutes (heures creuses) pour les lignes les plus fréquentées (303, 320, 306) et toutes les 10 minutes (heures de pointe) à 30 minutes pour les lignes les moins fréquentées (120...).

Malgré un réseau de bus développé et diversifié, certains quartiers restent peu ou mal desservis : les Yvris, la Varenne, le Marnois, le Montfort.

La commune est également desservie par un Noctilien (N130) qui relie la gare de Lyon à Marne-la-Vallée et dessert les deux gares du RER A de Noisy-le-Grand toutes les nuits.

➤ **Les projets de transports en commun :**

Noisy-le-Grand est une ville dynamique en termes de créations d'entreprises, d'emplois, et d'accueil de nouveaux habitants. Pour appuyer cette attractivité, la ville doit accompagner les nouveaux projets de transports en commun. Au-delà d'assurer une ouverture et une connexion optimales de la ville à l'ensemble de la région Ile-de-France, ces projets devraient améliorer la desserte interne en transports en commun et faciliter les déplacements et la circulation des transports en commun en ville.



Arrêt de bus

La commune est ainsi placée au cœur de 4 grands projets de transports en commun, d'échelle régionale :

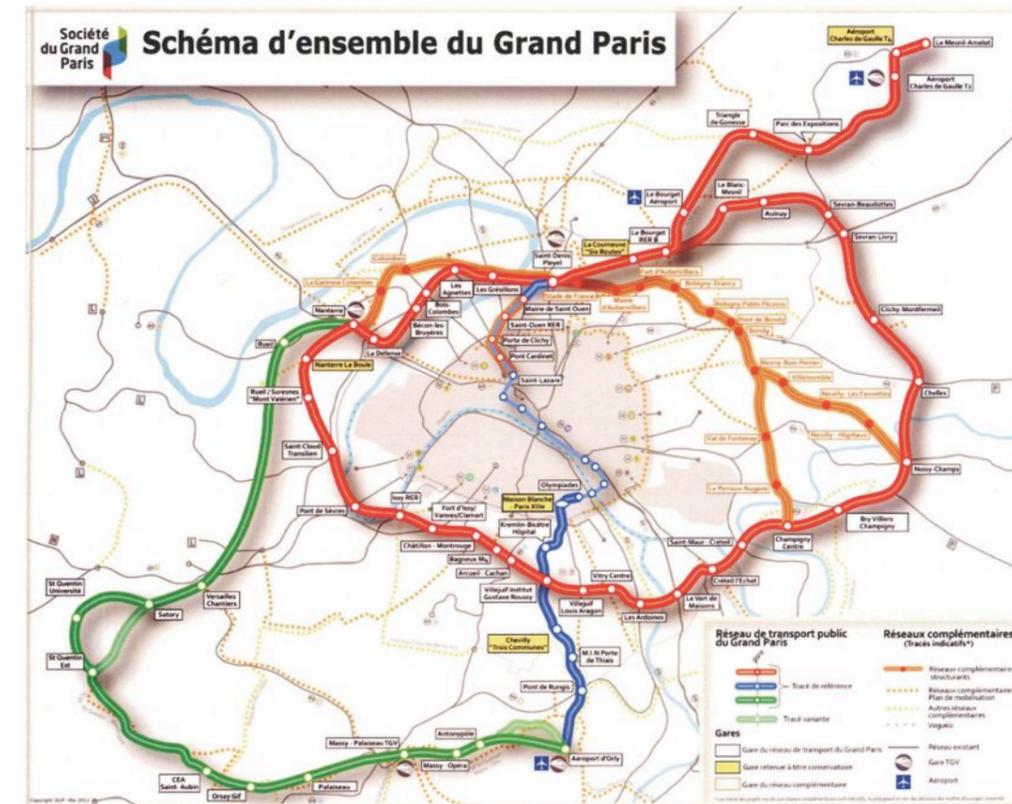
➤ Le projet Grand Paris Express :

Le Grand Paris Express est l'assemblage de deux grands projets de transport : à l'origine le projet de métro automatique du Grand Paris et le projet Arc Express, respectivement portés par le gouvernement et la région Ile-de-France.

Depuis janvier 2011, ces deux projets se sont rapprochés. La solution présentée reprenait le principe d'une rocade en petite couronne, sur le tracé d'Arc Express, maillée avec l'ensemble du réseau existant.

Le 26 mai 2011, le schéma définitif du Grand Paris Express a été adopté à l'unanimité par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Le futur réseau de transports d'Ile-de-France fonctionnera avec trois nouvelles lignes de métro automatique, parcourant au total 175 kilomètres, et 57 nouvelles gares. Le Grand Paris Express doit permettre de rendre les déplacements plus fluides dans la partie est de l'Ile-de-France, tout en assurant un meilleur service dans une grande partie de l'ouest

Plus précisément à l'est, son tracé reprendra en partie la proposition formulée par les conseils généraux du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis. Noisy-le-Grand devrait être concernée par ce projet : la gare de Noisy - Champs sera assurément située sur le tracé définitif du projet.



Tracés définitifs pour le projet Grand Paris Express



**A2.**

**Rapport de présentation  
Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Noisy-le-Grand**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 novembre 2011  
Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 31 mai 2012*

➤ **Le réseau de bus :**

**La ville est desservie par 8 lignes de bus. Elles constituent un maillage étroit empruntant les principaux axes de la ville.**

**Le réseau de bus existant assure une desserte locale en lien avec les gares du RER** (5 terminus au Mont d'Est et 2 à Noisy – Champs), suivant un axe Nord-Sud (avec pour nœud central la station RER A de Noisy – Mont d'Est) et un axe Ouest/Est qui dessert le centre-ville.

**Il est constitué de lignes à portées locale et intercommunale, voire départementale :**

- une ligne départementale entre le Mont d'Est et Bobigny (303) ;
- des lignes intercommunales avec rabattement vers les gares RER (ligne 220 vers Bry-sur-Marne, lignes 206/207/306 vers Villiers-sur-Marne, ligne 120 Nogent-sur-Marne par le Mont d'Est) ;
- une ligne locale au tracé circulaire (320) qui relie les trois gares RER ;

**La fréquence de passage des bus est satisfaisante.**

Les bus passent généralement toutes les 5 minutes (heures de pointe) à 15 minutes (heures creuses) pour les lignes les plus fréquentées (303, 320, 306) et toutes les 10 minutes (heures de pointe) à 30 minutes pour les lignes les moins fréquentées (120...).

**Malgré un réseau de bus développé et diversifié, certains quartiers restent peu ou mal desservis :** les Yvris, la Varenne, le Marnois, le Montfort.

**La commune est également desservie par un Noctilien (N130)** qui relie la gare de Lyon à Marne-la-Vallée et dessert les deux gares du RER A de Noisy-le-Grand toutes les nuits.

➤ **Les projets de transports en commun :**

Noisy-le-Grand est une ville dynamique en termes de créations d'entreprises, d'emplois, et d'accueil de nouveaux habitants. Pour appuyer cette attractivité, la ville doit accompagner les nouveaux projets de transports en commun. Au-delà d'assurer une ouverture et une connexion optimales de la ville à l'ensemble de la région Ile-de-France, ces projets devraient améliorer la desserte interne en transports en commun et faciliter les déplacements et la circulation des transports en commun en ville.



Arrêt de bus

La commune est ainsi placée au cœur de 4 grands projets de transports en commun, d'échelle régionale :

➤ Le réseau de transport « Grand Paris Express »

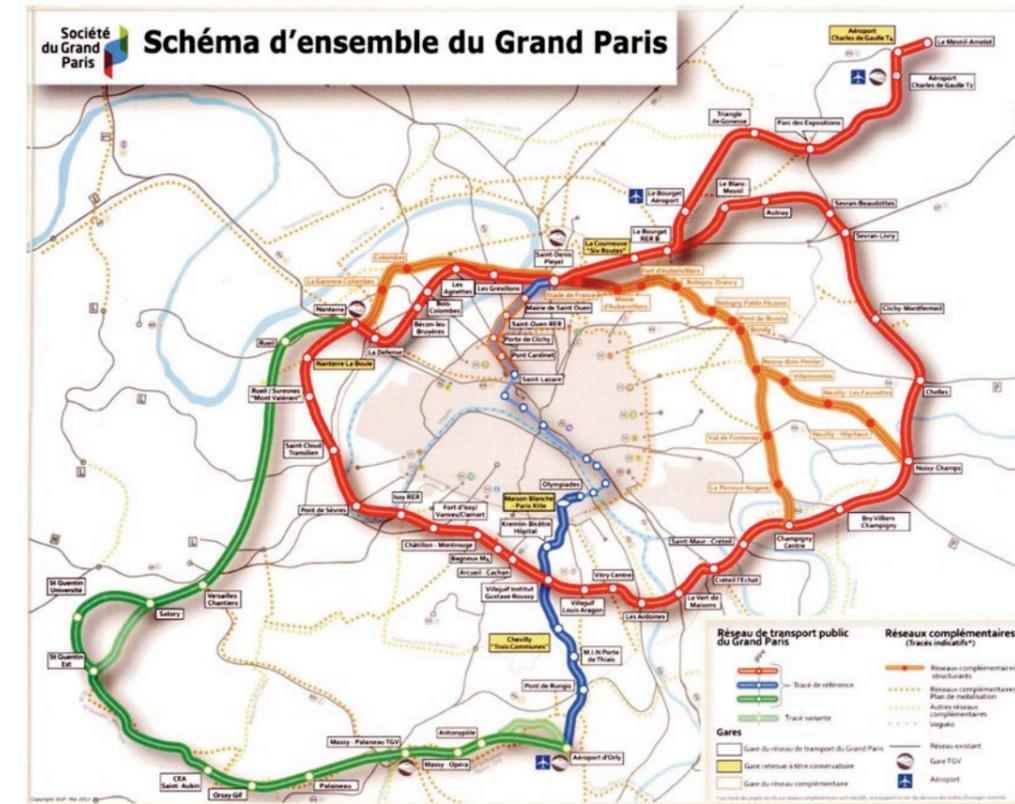
La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Noisy-Champs » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

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.



Tracés définitifs pour le projet Grand Paris Express

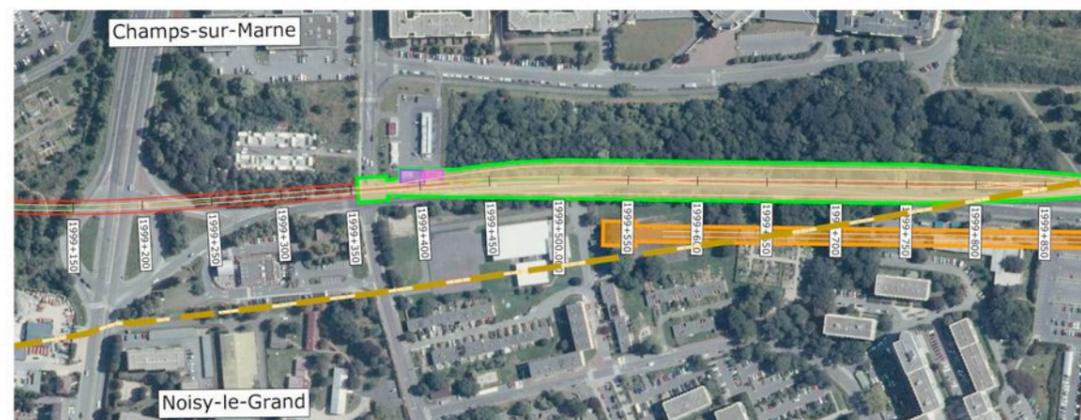
**Présentation du projet sur la ville de NOISY-LE-GRAND**

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la partie centrale du territoire de NOISY-LE-GRAND d'Ouest (limite de Villiers-sur-Marne) en Est (limite de Champs-sur-Marne) sur une longueur totale de 2.5 km environ. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Le tracé de l'infrastructure souterraine courante du réseau de transport public du Grand Paris débute son parcours en souterrain à l'Ouest de la commune à travers une petite cité d'immeubles de logements collectifs puis la zone résidentielle du quartier des Richardets, composée essentiellement de pavillons.
- Il traverse ensuite le quartier résidentiel des Yvris et la Zone d'Activités Economiques des Richardets, à l'Est de la commune.
- Après avoir croisé l'Autoroute A4, le tracé bifurque, toujours en souterrain, vers le Nord, sous le boulevard du Rû du Nesles pour quitter la ville au niveau du quartier du Champy, zone mixte d'habitat et d'activités où prendra place la future gare de Noisy-Champs. Elle sera complétée par l'emprise de gare souterraine ainsi que par une voie technique en tunnel.
- Le territoire est également concerné par l'implantation de cinq ouvrages techniques annexes au niveau du tracé : le premier avenue Médéric, le second sur la place des Yvris, le troisième sur la rue du Ballon, le quatrième boulevard du Rû de Nesles, le cinquième, un ouvrage technique annexe souterrain d'importance (gare terminus), sera implanté en parallèle de la section souterraine courante. Cette gare est un ouvrage indispensable afin d'assurer la liaison entre les deux tronçons de la ligne rouge provenant du Bourget et de Pont de Sèvres.

**Exposé des motifs des changements apportés**

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



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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;
- L'article 5 afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présentes en surface ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport;

- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;
- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au RTGP implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au RTGP, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au RTGP des obligations de cet article, qui s'avèreraient 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.



**B1.**

**Règlement d'urbanisme**  
**Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Noisy-le-Grand**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 novembre 2011*  
*Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 31 mai 2012*

## ZONE UB

### La zone UB - La zone résidentielle

Zone résidentielle, qui peut accueillir de petites activités ou des bureaux de manière diffuse :  
Elle se développe autour du centre-ville en intégrant le Clos Saint-Vincent mais aussi :  
Les abords des grands axes,  
Les secteurs de projets tels que le Clos aux Biches, la Rive Charmante, le Clos d'Ambert et Gournay – Cossonneau.



### ARTICLE UB.1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. L'installation des caravanes, conformément aux dispositions des articles R.111-39 et R.111-43 du Code de l'urbanisme,
2. L'aménagement de terrains destinés à l'accueil des campeurs et des caravanes,
3. Les constructions destinées à la fonction d'entrepôts à l'exception de celles autorisées sous condition à l'article 2,
4. Les constructions à usage artisanal ou industriel à l'exception de celles autorisées sous condition à l'article 2,
5. Les installations classées entraînant un périmètre de protection,
6. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau pour tous les terrains supportant des voies ferrées,
7. Dans le secteur UBe les constructions à usage de bureaux, d'artisanat, d'industrie ou d'entrepôt.

### ARTICLE UB.2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

1. Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à la législation en vigueur dès lors qu'elles sont compatibles avec le caractère à dominante résidentiel de la zone,
2. Les installations et travaux divers dès lors :
  - qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés,
  - qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif.
3. Les constructions à usage artisanal ou industriel à condition que la SHON soit inférieure ou égale à 400 m<sup>2</sup>,
4. Les constructions destinées, à titre principal, à une activité d'entreposage dès lors qu'elles sont liées à une autre activité exercée sur le même terrain d'assiette,
5. En application des dispositions de l'article L 123-1-5 16° du Code de l'urbanisme, toute opération comprenant au moins 100 logements doit comporter un minimum de 30 % de logements sociaux au sens de l'article 55 de la loi S.R.U,
6. En application de l'article L.123-2 a) du Code de l'urbanisme à l'intérieur des secteurs de constructibilité limitée délimités sur le document graphique, seules sont admises les constructions et installations suivantes :
  - les travaux ayant pour objet l'adaptation ou la réfection des constructions existantes sont admis. Par ailleurs, sont également autorisées les extensions limitées des constructions existantes dans la limite de 50 m<sup>2</sup> de SHON cumulés,
  - les constructions nouvelles sont admises dans la limite de 50 m<sup>2</sup> de SHON cumulés,
  - ces dispositions sont applicables pour une durée maximale de 5 ans à compter de la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).
7. En application des dispositions de l'article L 123-1-5 7°bis du Code de l'urbanisme, en bordure des rues mentionnées sur le document graphique en tant qu'axe commercial à protéger, les dispositions suivantes s'imposent pour les locaux en rez-de-chaussée sur rue dans une profondeur minimale de 10 mètres comptée à partir de l'alignement :

- la transformation des surfaces de commerce ou d'artisanat en une affectation autre que commerce ou artisanat est interdite ;
- les locaux créés doivent être destinés au commerce ou à l'artisanat.

Toutefois ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;
- aux locaux nécessaires à l'accès et à la desserte de la construction y compris les locaux de stockage des ordures ménagères.

La commune de Noisy le Grand est concernée par les risques d'inondation par débordement de la Marne. Le plan de prévention du risque d'inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010. Il constitue une servitude d'utilité publique qui s'impose aux autorisations du droit des sols.

#### ARTICLE UB.3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

##### Rappel :

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de la construction ou de l'ensemble de construction à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte contre l'incendie.

##### 3-1 Les accès

Pour être constructible, tout terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée.

A défaut, son propriétaire doit obtenir un passage aménagé sur les fonds de ses voisins dans les conditions fixées à l'article 682 du Code Civil.

Les accès automobile doivent avoir une largeur minimale de **3 mètres** sur toute leur profondeur.

Les accès automobiles doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. La localisation des accès des véhicules doit être choisie, dans la mesure du possible, de façon à ne pas compromettre les plantations, espaces verts publics, les alignements d'arbres, les dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situés sur l'emprise de voirie.

Le nombre d'accès automobile doit être limité à un par terrain.

Si le terrain présente une largeur sur rue supérieure ou égale à 15 mètres, la réalisation de plusieurs accès automobile est autorisée.

Si le terrain est bordé par plusieurs rues, il est admis un accès automobile par rue. Toutefois, l'accès sur celle de ces rues qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Sauf impossibilité technique, la création d'un accès automobile à l'angle de deux voies est interdite.

Les débouchés des accès sur voie doivent avoir une pente inférieure ou égale à 5% calculée sur une bande de 4 mètres de profondeur à partir de l'alignement.

Les seuils des portails doivent être au minimum à 10 centimètres au dessus du fil d'eau du trottoir, afin de permettre l'écoulement des eaux pluviales.

##### 3-2 Les caractéristiques des voies nouvelles publiques ou privées

Les dimensions, les formes des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

Pour assurer la collecte des déchets et des ordures ménagères le ou les points de collecte doivent être accessibles par le camion. Une bande roulante d'un minimum 3 mètres de largeur et une raquette de retournement doivent être réalisés si la voie d'accès aux points de collecte est en impasse.

#### ARTICLE UB.4 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ASSAINISSEMENT

##### 4.1 - Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution.

##### 4-2 Assainissement :

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée :

- Toute précaution devra être prise pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- Les possibles mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique devront être envisagées et les solutions techniques destinées à éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique devront être mises en oeuvre. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N°94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics d'eaux usées et unitaires sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Tout projet doit être prémuni des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir, éventuellement, un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.

##### 4.2-1 Eaux Usées

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Les eaux issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux usées.

##### 4.2-2 Eaux Pluviales

Quelle que soit l'opération d'aménagement, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non - imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Pour un souci de pérennité du dispositif, les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.

Les eaux issues des parkings à ciel ouvert subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

#### 4.3 – Collecte des déchets et des ordures ménagères pour les nouvelles constructions

Pour les constructions de toute nature un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour assurer le stockage des déchets. La surface et la localisation de ces emplacements doivent être adaptées à la nature et l'importance de la construction.

Pour les constructions comprenant plus dix logements, un local ou plusieurs locaux destinés au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doivent être aménagés. Les locaux de stockage doivent avoir une capacité suffisante pour le remisage des contenants et respecter les dispositions prévues par la notice sur la collecte et le traitement des déchets ménagers.

Les locaux doivent être implantés de préférence en façade sur rue à rez-de-chaussée pour faciliter la collecte.

Pour les opérations comprenant plus de 30 logements, afin d'assurer la collecte dans de bonnes conditions, un local relais doit être réalisé. Celui-ci doit être facilement accessible depuis l'espace public.

#### ARTICLE UB.5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementée.

#### ARTICLE UB.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES

##### 6.1 – Modalités d'application de la règle

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques et des voies.

##### 6.2 – Règle générale

La partie verticale de la façade de toute construction à édifier en bordure d'emprises publiques ou de voies doit être implantée en retrait de l'alignement ou de la limite de fait.

La partie verticale de la façade de toute construction à édifier en bordure d'emprises publiques ou de voies, doit être implantée avec un retrait **au minimum égal à 2 mètres, au maximum égal à 4 mètres**, compté perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise ou à la limite de fait.

Lorsqu'une construction est implantée sur un terrain desservi par plusieurs emprises publiques ou voies, l'obligation d'implantation ne s'applique que sur l'une d'entre elles.

##### Gestion des saillies

Dans la bande de retrait, les saillies telles que balcons, débords de toiture, oriels, modénatures, qui ne présentent pas une profondeur supérieure à 1,30 mètre, sont autorisées.

Les perrons, escaliers d'accès ou terrasses en rez-de-chaussée, sont autorisés dans la bande de retrait si la saillie par rapport au plan de façade est inférieure ou égale à 1,30 mètre et la hauteur de l'ouvrage inférieure ou égale à 1,50 mètre par rapport au terrain naturel.

##### 6.3 – Dispositions particulières

Dans les cas suivants, des dispositions particulières sont applicables :

1. Dans les secteurs de pôles de quartier figurant sur le document graphique, les constructions situées dans la bande de constructibilité principale doivent être implantées à l'alignement ou à la limite de fait. Cependant les saillies édifiées en surplomb du domaine public sont autorisées sous réserve du règlement de voirie en vigueur. Lorsque l'environnement, la sécurité, ou l'expression d'une recherche architecturale les justifie, des retraits limités à 30% de la surface

de façade peuvent être autorisés pour les étages courants et le rez-de-chaussée. Les retraits sont autorisés pour les étages de couronnement.

Lorsqu'une construction est implantée sur un terrain desservi par plusieurs voies et/ou plusieurs emprises publiques, l'obligation d'implantation à l'alignement ou à la limite de fait ne s'applique que sur l'une d'entre elles.

2. Le long des voies repérées par un liseré sur le document graphique et dans le secteur UBd, les constructions situées dans la bande de constructibilité principale doivent être implantées soit à l'alignement soit en retrait de 2 mètres. Cependant les saillies édifiées en surplomb du domaine public sont autorisées sous réserve du règlement de voirie en vigueur. Lorsque l'environnement, la sécurité, ou l'expression d'une recherche architecturale les justifie, des retraits limités à 30% de la surface de façade peuvent être autorisés pour les étages courants et le rez-de-chaussée. Les retraits différents sont autorisés pour les étages de couronnement.
3. Lorsqu'il s'agit de constructions et d'installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, d'équipements techniques liés à la sécurité, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, l'implantation à l'alignement ou à la limite de fait peut être autorisée.
4. Les dispositions du 6-2 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).

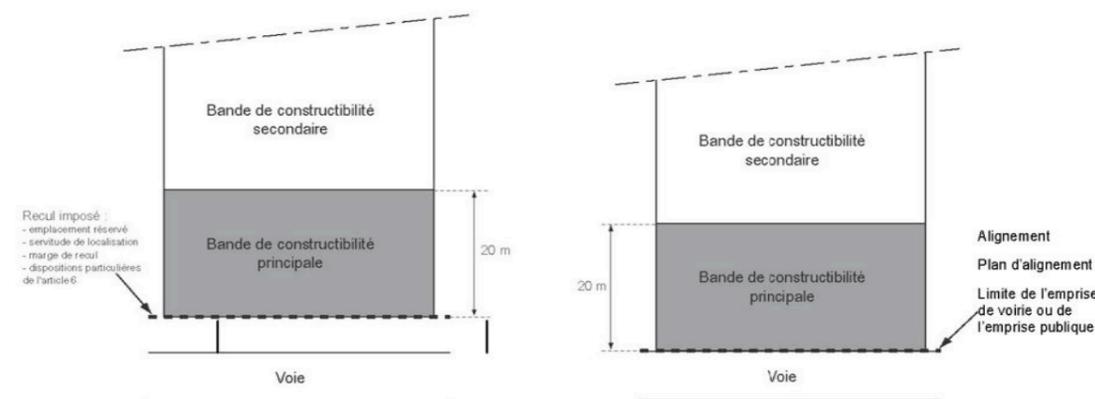
#### ARTICLE UB.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

##### 7.1 – Modalité d'application de la règle

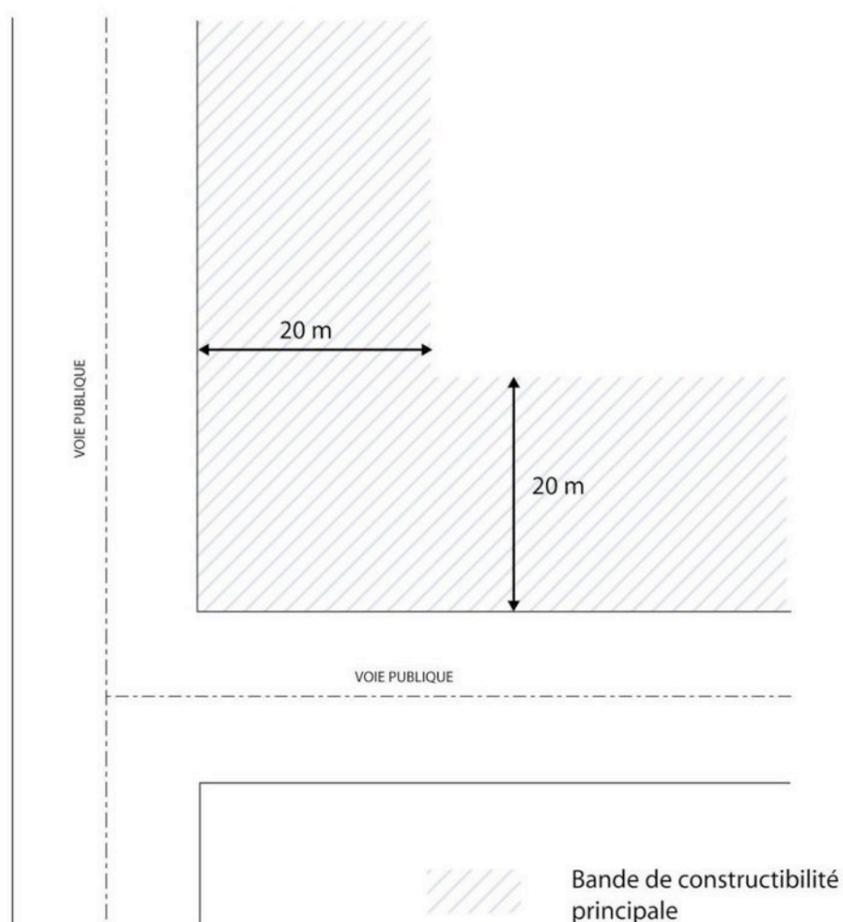
Les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives sont différentes selon leur localisation à l'intérieur du terrain en fonction des bandes de constructibilité mesurées à partir de la limite d'emprise, ou à partir de la marge minimum de recul lorsqu'elle est imposée.

Les bandes ne sont applicables qu'à partir des emprises et des voies définies à l'article 3 :

- la bande de constructibilité principale s'applique sur une profondeur de **20 mètres**
- la bande de constructibilité secondaire s'applique aux terrains ou parties de terrain non compris dans une bande de constructibilité principale.



7.1



## 7.2 - Règles d'implantation

Sauf indication portée au plan de zonage par un liseré le long des voies, les constructions ou parties de construction s'implantent :

- soit sur une ou plusieurs limites séparatives ;
- soit en retrait des limites séparatives.

Dans le cas d'une implantation de la construction ou d'une partie de la construction en retrait des limites séparatives les dispositions prévues au paragraphe 7.3 ci-après doivent être respectées.

### Dispositions particulières dans la bande de constructibilité principale

Dans le but d'une meilleure intégration du projet dans son environnement, les dispositions particulières suivantes sont prévues :

1. Le long des voies repérées par un liseré au plan de zonage et dans les pôles de quartier, les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives latérales aboutissant aux voies.
2. Lorsque le terrain présente un linéaire de façade sur voie supérieur à 20 mètres, afin d'éviter une monotonie du front de rue, des décrochements de façade peuvent être créés. Pour les terrains d'angle, le linéaire de façade est porté à 30 mètres en additionnant les linéaires de façades.

3. Pour créer des percées visuelles vers des cœurs d'îlot paysagers, des baies visuelles peuvent être créées soit sous forme de porche ou de rupture dans le front bâti. Ces percées ne peuvent pas avoir moins de 3,5 mètres de large et 3,5 mètres de haut.
4. Dans le cas d'une implantation en limite séparative, une partie seulement de la construction peut être implantée en limite. Il convient que les constructions garantissent une homogénéité du front bâti le long de la voie.

## 7.3 – Modalités de calcul des retraits

### 7.3.1 - Règle de retrait

#### Pour les parties de construction comportant des baies

Au droit des baies, le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de **8 mètres** ( $L \geq H \geq 8 \text{ m}$ ).

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la limite séparative en vis-à-vis.

#### Pour les parties de construction ne comportant pas de baies

Pour les parties de construction ne comportant pas de baie, à l'exception des lucarnes, marquises et chiens assis, le retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de **4 mètres** ( $L = H/3 \geq 4 \text{ m}$ ).

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la limite séparative en vis-à-vis.

### 7.3.2 - Dispositions particulières

Le retrait minimum est fixé à 1mètre dans les cas suivants :

1. Pour les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ;
2. Pour les locaux destinés au stockage des ordures ménagères nécessaires au tri sélectif ou au stationnement des vélos ;
3. Pour les piscines découvertes.

Les dispositions du 7.3.1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).

Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.

## ARTICLE UB.8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

### 8.1 - Règle générale

Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments sur un même terrain.

#### Les parties de constructions situées en vis-à-vis ne comportant pas de baies

Les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui ne comportent pas de baies doivent respecter une distance supérieure au tiers de la hauteur de la construction la plus élevée avec un minimum de **4 mètres** ( $L > H/3 \geq 4$  m).

#### Les parties de constructions situées en vis-à-vis comportant des baies

La distance entre les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui comportent des baies doit être supérieure à la hauteur de la construction la plus élevée avec un minimum de **6 mètres** ( $L > H \geq 6$  m).

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la construction en vis-à-vis.

### 8.2 – Dispositions particulières

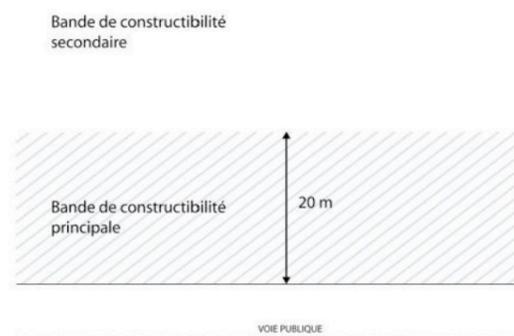
Il n'est pas fixé de règle :

- entre une construction principale et une construction annexe dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions annexes dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE UB.9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

### 9.1 – Règle générale

9.1



#### 1 – Dans la bande de constructibilité principale

L'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée.

#### 2 – Dans la bande de constructibilité secondaire

Dans la bande de constructibilité secondaire, telle qu'elle est définie à l'article 7, l'emprise au sol des constructions doit être au plus égale à **60%** de la superficie du terrain localisée dans la bande de constructibilité secondaire.

### 9.2 – Dispositions particulières

L'emprise au sol peut déroger à la règle dans les cas suivants :

1. Dans les secteurs de pôles de quartier figurant au document graphique, pour les terrains d'une superficie inférieure à 500 m<sup>2</sup>, l'emprise peut être de 100 %, sous réserve que le rez-de-chaussée soit occupé par au moins un local commercial.
2. L'emprise au sol n'est pas réglementée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

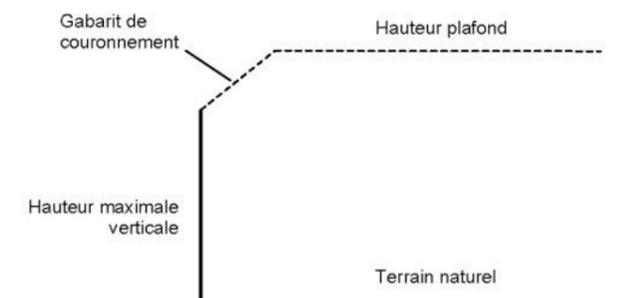
## ARTICLE UB.10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

### 10.1 – Hauteur maximale des constructions ou parties de constructions dans la bande de constructibilité principale

#### 10.1.1 – Définition

La hauteur se mesure en tout point de la construction à compter du terrain naturel.

La règle de hauteur s'appuie sur trois éléments constituant le gabarit enveloppe : une hauteur maximale de la verticale, un pan coupé correspondant au gabarit de couronnement et une ligne horizontale déterminant la hauteur plafond.



#### 10.1.2 – Le gabarit de couronnement

Le gabarit de couronnement de la construction est défini par un plan incliné à 45° dont les points d'attache se situent au sommet de la hauteur maximale de la verticale sur voie et un plan horizontal correspondant à la hauteur plafond.

Au dessus du gabarit de couronnement, les éléments de modénature, les lucarnes dont le total des largeurs cumulées par niveau n'excèdent pas 40% de la longueur de façade, les gardes corps à claire voie sont autorisés.

#### 10.1.3 – La hauteur plafond (hauteur totale de la construction)

La hauteur plafond est un plan horizontal parallèle à celui déterminé par la hauteur maximale de la verticale.

La hauteur plafond des constructions ne peut excéder de plus de **4 mètres** la hauteur maximale de la verticale sur voie.

Les éléments de modénature, les garde-corps à claire-voie les édicules techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise, peuvent dépasser la hauteur plafond dans une limite de 2 mètres à condition qu'ils soient implantés en retrait des voies d'une distance d'au moins 3 mètres.

**10.1.4 – Hauteur maximale de la verticale**

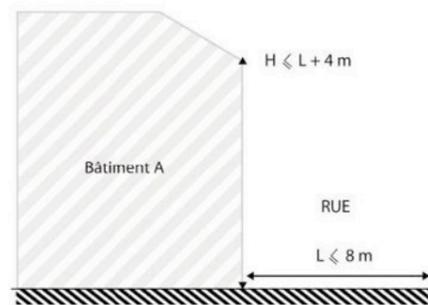
La hauteur maximale de la verticale des constructions sur les emprises publiques et sur les voies est limitée à :

- **12 mètres**, dans les secteurs UBa et UBb,
- **15 mètres**, dans les secteurs UBc et UBd,
- **18 mètres**, dans le secteur UBe.

**10.1.5 – Dispositions particulières :**

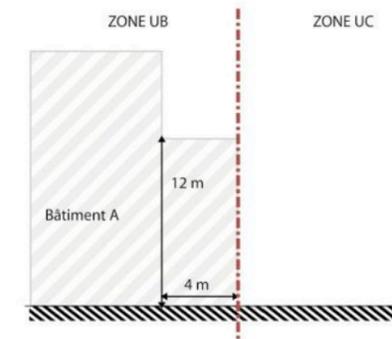
- Pour les constructions sur emprises publiques et sur voies d'une largeur inférieure ou égale à 8 mètres, la hauteur maximale de la verticale autorisée correspond au prospect sur voie augmenté de 4 mètres, dans les limites fixées précédemment.

10.1.2.



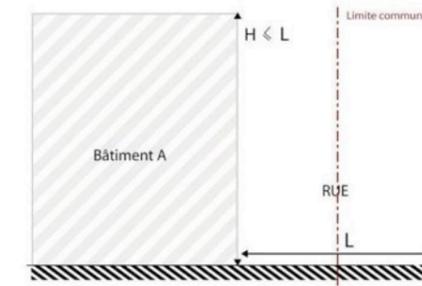
- Lorsque la limite séparative constitue également une limite avec la zone UC, la construction doit s'inscrire dans un gabarit en vis-à-vis de cette limite ainsi défini :
  - une verticale de 12 mètres de hauteur à compter du sol existant avant travaux au niveau de la limite séparative,
  - une horizontale de 4 mètres de long dont le point d'accroche se situe au sommet de la verticale.
 Au-delà de cette bande les dispositions générales s'appliquent.

10.1.2.

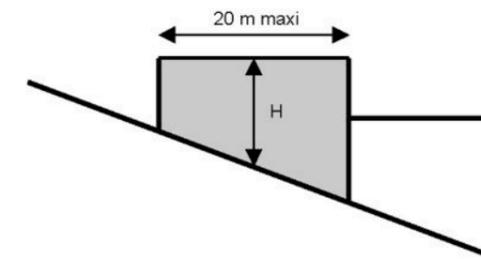


- Lorsque l'alignement se situe en vis-à-vis d'une limite communale, la hauteur maximale de la verticale autorisée correspond au prospect sur voie.

10.1.2.



- Lorsque le terrain est en pente, les cotes sont prises au milieu de sections de linéaire de façade de 20 mètres de long maximum.



- Cas d'un terrain desservi par plusieurs voies d'altimétries différentes : lorsque les bandes de constructibilité principale se superposent, les règles de hauteurs et de gabarit à l'intérieur des parties en superposition sont celles issues de la voie d'altimétrie la plus haute.

## 10.2 – Hauteur des constructions ou parties de construction dans la bande de constructibilité secondaire

### 10.2.1 – Définition

La règle de hauteur des constructions est définie par :

- une hauteur maximale des constructions ;
- un gabarit pour les constructions implantées en limite séparative.

Les éléments de modénature, les garde-corps à claire-voie, les édicules techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise, peuvent dépasser la hauteur plafond dans une limite de 2 mètres à condition qu'ils soient implantés en retrait des voies d'une distance d'au moins 3 mètres.

### 10.2.2 - Hauteur plafond des constructions (hauteur totale de la construction)

La hauteur se mesure en tout point de la construction :

- à compter du niveau du terrain existant avant travaux ;
- jusqu'au sommet du faîtage ou de l'acrotère.

Lorsque le terrain a une déclivité supérieure à 7,5%, au niveau de l'emprise au sol de la construction, une tolérance de 1 mètre est admise.

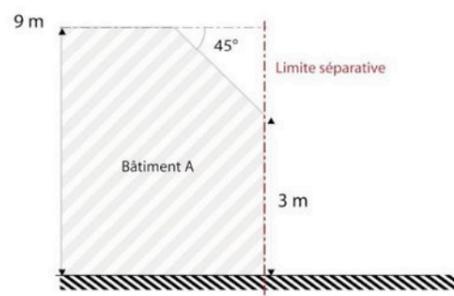
La hauteur des constructions est limitée à **9 mètres** par rapport au terrain naturel.

### 10.2.3 - Gabarit des constructions en limite séparative

Lorsqu'une construction ou partie de construction est édifiée sur une limite séparative, conformément aux dispositions de l'article 7, elle doit s'inscrire dans un gabarit ainsi défini :

- une verticale de 3 mètres de hauteur à compter du sol existant avant travaux au niveau de la limite séparative.
- un plan incliné à 45° dont le point d'accroche se situe au sommet de la verticale.
- un plan horizontal fixé à 9 mètres par rapport au terrain naturel

10.2.1



## ARTICLE UB.11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS. PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

**Rappel :** En application de l'article R 111-21 du Code de l'urbanisme

Le projet peut être refusé ou n'être accepté 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.

### 11-1 Dispositions générales à prendre en compte

11-1-1 Composition générale et volumétrie des constructions :

#### ▪ Les toitures

Les édicules et ouvrages techniques tels que machinerie d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être pris en compte dans la composition générale du volume de la construction. Les matériaux et couleurs doivent être en harmonie avec ceux de la construction.

Le traitement des toitures-terrasses –volume, matériaux, couleur – doit garantir leur bonne insertion dans le site, y compris des points de vue éloignés.

Les toitures de toute nature (à pente ou non) peuvent être végétalisées.

#### ▪ Les façades

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions ni sur les clôtures.

#### ▪ Les façades commerciales

Les façades de locaux commerciaux doivent être conçues en harmonie avec les caractéristiques architecturales de l'immeuble dans lequel elles sont situées.

Les créations ou modifications de façades doivent respecter les prescriptions suivantes :

- les percements destinés à recevoir des vitrines doivent s'adapter à l'architecture de l'immeuble concerné ;
- lorsqu'un même commerce est établi sur plusieurs immeubles contigus, les percements de vitrines doivent en respecter les limites séparatives ;
- l'utilisation de manière uniforme de teintes vives est proscrite ;
- lorsqu'une façade commerciale existante présente un intérêt patrimonial ou architectural (modénatures, panneaux en bois travaillés, appareillage en pierres, etc.), celle-ci doit être, sauf impossibilité technique avérée, préservée ou mise en valeur ;
- le rez-de-chaussée des constructions nouvelles ou lors d'une modification destiné à des commerces, des activités ou des services, doit comporter l'emplacement d'un bandeau destiné à recevoir leur enseigne. Il doit être séparé de façon visible du premier étage, en s'inspirant des systèmes traditionnels (corniches, retraits, etc.). Il doit également être proportionné à la taille des locaux, du bâtiment et de la rue. Le bandeau doit également se limiter au linéaire des vitrines commerciales
- lors de l'installation de rideaux métalliques, les caissons doivent être intégrés dans le gros œuvre et ne pas présenter de saillie en façade. Ces rideaux sont de préférence ajourés.

Dans les secteurs de pôles de quartier figurant au document graphique, les devantures des locaux à usage de commerces, services et autres activités situés à rez-de-chaussée sur rue devront avoir une hauteur minimale de 3,50 mètres.

#### 11-1-2 Les éléments techniques :

##### ▪ Les descentes d'eaux pluviales

Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades.

##### ▪ Les rampes de parking

Les rampes de parking destinées à desservir les parcs de stationnement doivent être intégrées dans la construction. Dans le cas où la configuration du terrain ou des contraintes techniques ne le permettraient pas, elles devront être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

##### ▪ Les édifices et gaines techniques

Les édifices techniques en toiture doivent par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, dissimulés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

##### ▪ Les dévoiements des conduits de cheminée

Lorsqu'une construction nouvelle vient s'accoler à une ou des constructions existantes moins hautes et qu'un dévoiement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, celui-ci doit faire l'objet d'un traitement architectural afin de n'être pas visible dans le paysage.

La construction ou le rehaussement du ou des conduits à réaliser ne peut pas être laissé en matériau brut (aluminium, acier inox, etc...).

##### ▪ Les panneaux solaires ou photovoltaïques

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction. Lorsqu'ils sont posés sur une toiture en pente, ils doivent respecter la pente de la toiture.

#### 11-1-3 Les clôtures et les portails :

Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 2,30 mètres par rapport au terrain naturel.

Les clôtures en bordure de voie ou d'espace public doivent présenter une hauteur maximale de 2,00 mètres, à l'exclusion de dépassements ponctuels correspondant à des pilastres supports de portail ou d'éléments de serrurerie au dessus d'un mur bahut. Les parties pleines ne doivent pas dépasser 40% de la surface totale.

Les côtes sont prises au dessus des murs de soutènement nécessaires à la tenue des terres compte tenu des dénivelés existants.

##### ▪ Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif

Les dispositions précédentes ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

Rappel : Le plan de prévention du risque d'inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010, il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols, il peut pour certains secteurs imposer des dispositions particulières pour les clôtures.

#### 11-2 Les dispositions particulières applicables aux constructions existantes

##### 11-2-1 La restauration des bâtiments :

- L'architecture (notamment les modénatures) et la volumétrie des constructions anciennes ou présentant un intérêt architectural doivent être respectées lors des ravalements, de réhabilitations. Toute extension, surélévation de bâtiment doit respecter l'architecture d'origine ou faire l'objet d'un traitement architectural contemporain.
- Les nouveaux percements doivent s'intégrer dans la composition des façades (reprise des proportions, du rythme et des éléments de modénature).
- La réfection de toiture doit respecter le style de la construction existante.

##### 11-2-2 L'extension et la surélévation des bâtiments existants :

Toute extension de bâtiment doit respecter l'architecture d'origine ou faire l'objet d'un traitement architectural contemporain.

#### 11-3 Les dispositions particulières applicables aux éléments bâtis identifiés au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme

Sont repérés sur le plan de zonage des ensembles bâtis remarquables.

Les constructions concernées sont les suivantes :

1. Le bâtiment ancien de l'hôtel de ville,
2. Les bains douches municipaux à l'angle des rues Lucien Sampaix et Georges Laigneau,
3. L'école municipale de musique et de danse,
4. L'école maternelle Robert Desnos,
5. La maison du 60 avenue Cossonneau
6. La ferme du Clos Saint Vincent

La démolition totale ou partielle d'un élément ou d'un ensemble de patrimoine repéré et protégé au titre de l'article L-123-1-5 7° du Code de l'urbanisme, doit faire l'objet d'une autorisation préalable.

Tous les travaux exécutés sur un bâtiment faisant l'objet d'un repérage et d'une protection au titre de l'article L-123-1-5 7° du Code de l'urbanisme, doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques conférant leur intérêt. Cette protection n'interdit pas toute évolution du bâti, mais veille à la protection de la composition urbaine dans laquelle le bâti s'insère et des caractéristiques des éléments de patrimoine repérés.

Les projets contigus aux bâtiments ainsi protégés doivent être élaborés dans la perspective d'une bonne insertion urbaine, en assurant la qualité paysagère et architecturale des abords et la transition morphologique avec l'édifice repéré.

#### 11-4 Dispositions particulières applicables aux espaces paysagers remarquables identifiés au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme

Sont repérés sur le plan de zonage des ensembles paysagers remarquables. Ils sont localisés en bord de Marne.

Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs est soumise à autorisation au titre des installations et travaux divers.

Ces espaces sont inconstructibles.

**ARTICLE UB.12 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT**

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

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

**12.1 – Normes de stationnement pour les nouvelles constructions**

**a) Pour les constructions à destination d'habitation :**

- 1 place par tranche de 70 m<sup>2</sup> de SHON, à partir de 40 m<sup>2</sup> de SHON créée avec un minimum de 1 place par logement, pour les programmes jusqu'à 210 m<sup>2</sup> SHON inclus
- 1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> avec un minimum de 1 place par logement, au-delà de 210 m<sup>2</sup> de SHON

Exemple :

- Réalisation de 35 m<sup>2</sup> de SHON, sans création de logement supplémentaire : aucune place n'est exigée
- Réalisation de 55 m<sup>2</sup> de SHON : 1 place
- Réalisation de 75 m<sup>2</sup> de SHON : 2 places
- Réalisation de 270 m<sup>2</sup> de SHON : 5 places

Pour les constructions de plus de 1 000 m<sup>2</sup> de SHON, doit être aménagé, un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison à domicile.

**b) Pour les constructions à destination de commerces :**

- Pour les commerces ayant une SHON inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche de 100 m<sup>2</sup> SHON ;
- Au delà de 300 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche complète de 40 m<sup>2</sup> de SHON réalisée. En outre, doit être prévu un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison.

La SHON est comptabilisée sans tenir compte des surfaces affectées aux réserves. Toutefois, lorsque les réserves ont une superficie égale ou supérieure à 300 m<sup>2</sup>, la norme établie au e) ci-après leur est applicable.

**c) Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :**

- 1 place de stationnement pour 2 chambres ;
- Par tranche complète de 40 chambres, il est imposé la réalisation d'au moins une aire adaptée aux opérations de stationnement des autocars et de livraisons inhérentes à l'établissement.

**d) Pour les constructions à destination de bureaux :**

Une place de stationnement par tranche de 60 m<sup>2</sup> de SHON créée, une place doit être prévue pour les livraisons par tranche complète de 1000 m<sup>2</sup> de SHON créée.

En outre, une place supplémentaire par tranche de 500 m<sup>2</sup> de SHON doit être aménagée pour le stationnement des visiteurs.

**e) Pour les constructions à destination d'entrepôts ou d'artisanat :**

Pour les véhicules légers :

- une place de stationnement par tranche complète de 100m<sup>2</sup> de SHON.

Pour les poids lourds :

- aucune place pour SHON < 500 m<sup>2</sup> ;
- 1 place de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour 500 m<sup>2</sup> < SHON < 1000m<sup>2</sup> ;
- 2 places de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour des SHON > 1000m<sup>2</sup>.

**f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :**

Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

**12.2 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux-roues motorisés et poussettes pour les constructions nouvelles :**

Afin de prendre en compte les besoins spécifiques des deux roues, il doit être réalisé des espaces de stationnement pour les vélos et deux-roues motorisés selon les dispositions suivantes.

**a) Pour les constructions à destination d'habitation :**

- Vélos : 1 place par logement à partir de 4 logements, ces espaces doivent être facilement accessibles et présenter une surface de 1 m<sup>2</sup> par place.
- Deux-roues motorisés : 1 place pour 10 places de voitures.

**b) Pour les constructions à destination de bureaux :**

- Vélo et deux-roues motorisés : la superficie totale des espaces dédiés doit représenter une surface supérieure ou égale à 2% de la SHON destinée aux bureaux.

c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.

**12.3 – Normes de stationnement pour les constructions existantes**

Le nombre d'aires de stationnement est calculé, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction. La règle à appliquer est alors la même que celles des constructions neuves.

**12.4 – Modalités de calcul du nombre de places**

En l'absence de précision et dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche entamée.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement.

**12.5 - Modalités de réalisation**

Les places de stationnement seront créées en ouvrages. Un maximum de 5% des places de stationnement pourra être autorisé sur les espaces libres de construction. Dans le cas où des aires de stationnement seraient réalisées en surface, elles doivent respecter les dispositions de l'article 13.

Dimensions des aires de stationnement :

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir la forme d'un rectangle d'une longueur de 5 mètres et d'une largeur minimale de :

- 2,30 mètres sans point d'appui
- 2,45 mètres le long d'un poteau, si celui-ci n'excède pas 1 mètre de long.
- 2,60 mètres le long d'un mur ou d'une clôture
- 2,90 mètres entre deux murs.

Une proportion de 5% des places pourra déroger à ces dimensions minimales dans la limite de 5% des règles fixées.

**ARTICLE UB.13 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS**

**13-1 Analyse paysagère du site**

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.

**13-2 Obligations de planter**

**13-2-1** Espaces végétalisés :

Les espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en respectant les dispositions suivantes :

**60 %** au moins des espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en espaces de pleine terre.

Il peut être réalisé des espaces végétalisés sur dalle, en toiture terrasse pour répondre aux obligations de pleine terre en respectant les ratios suivants :

Espaces végétalisés sur dalle (toiture terrasse inférieure à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel) : 1 m<sup>2</sup> = 0,8 m<sup>2</sup> de pleine terre

Toiture terrasse végétalisée : 2 m<sup>2</sup> = 1 m<sup>2</sup> de pleine terre

Les espaces végétalisés sur dalle doivent comporter au moins 0,60 mètre d'épaisseur de terre végétale comportant tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.

Un arbre (plus de 7 mètres à l'état adulte) est imposé pour 100 m<sup>2</sup> d'espaces en pleine terre (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier inférieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre d'un volume au moins égal à un cube de 2 mètres de côté.

**13-2-2** Essences végétales :

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

**13-2-3** Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :

Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.

**13-2-4** Aires de stationnement :

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.

**ARTICLE UB.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

**14.1 – Secteurs UBa, UBc, UBd et UBe**

Il n'est pas fixé de Coefficient d'Occupation des Sols, les possibilités maximales d'occupation des sols sont limitées par l'application des règles 3 à 13 du règlement.

**14.2 – Secteur UBb**

Le COS est égal à 1,25.

**14-3 – Dispositions particulières**

Le COS n'est pas applicable pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 3 à 13.

## ZONE UC

### La zone UC - La zone pavillonnaire

Le tissu pavillonnaire couvre une partie importante de la commune, regroupant plusieurs secteurs : les Richardets et les Yvris au Sud de l'A4, le quartier de la Grenouillère, les quartiers du Marnois et de la Varenne, les bords de Marne...



### ARTICLE UC.1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. L'installation des caravanes, conformément aux dispositions des articles R.111-39 et R.111-43 du Code de l'urbanisme,
2. L'aménagement de terrains destinés à l'accueil des campeurs et des caravanes,
3. Les constructions destinées à la fonction d'entrepôts à l'exception de celles autorisées sous condition à l'article 2,
4. Les installations classées entraînant un périmètre de protection,
5. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau pour tous les terrains supportant des voies ferrées.

### ARTICLE UC.2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

1. Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à la législation en vigueur dès lors qu'elles sont compatibles avec le caractère à dominante résidentielle de la zone,
2. Les installations et travaux divers dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés, qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif,
3. Les constructions destinées, à titre principal, à une activité d'entreposage dès lors elles sont liées à une autre activité exercée sur le même terrain d'assiette,
4. En application de l'article L.123-2 a) du Code de l'Urbanisme à l'intérieur des secteurs de constructibilité limitée délimités sur le document graphique, seules sont admises les constructions et installations suivantes :
  - les travaux ayant pour objet l'adaptation ou la réfection des constructions existantes sont admis. Par ailleurs, sont également autorisées les extensions limitées des constructions existantes dans la limite de 50 m<sup>2</sup> de SHON cumulés,
  - les constructions nouvelles sont admises dans la limite de 15 m<sup>2</sup> de SHON cumulés,
  - ces dispositions sont applicables pour une durée maximale de 5 ans à compter de la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).

La commune de Noisy le Grand est concernée par les risques d'inondation par débordement de la Marne.

Le plan de prévention du risque d'inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010, il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols.

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

**Rappel :**

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de la construction ou de l'ensemble de construction à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte contre l'incendie.

**3-1 Les accès**

Pour être constructible, tout terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée.

A défaut, son propriétaire doit obtenir un passage aménagé sur les fonds de ses voisins dans les conditions fixées à l'article 682 du Code Civil.

Les accès automobile doivent avoir une largeur minimale de **3 mètres** sur toute leur profondeur.

Les accès automobiles doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. La localisation des accès des véhicules doit être choisie, dans la mesure du possible, de façon à ne pas compromettre les plantations, espaces verts publics, les alignements d'arbres, les dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situés sur l'emprise de voirie.

Le nombre d'accès automobile doit être limité à un par terrain.

Si le terrain présente une largeur sur rue supérieure ou égale à 15 mètres, la réalisation de deux accès automobile est autorisée.

Si le terrain est bordé par plusieurs rues, il est admis un accès automobile par rue. Toutefois, l'accès sur celle de ces rues qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Sauf impossibilité technique, la création d'un accès automobile à l'angle de deux voies est interdite.

Les débouchés des accès sur voie doivent avoir une pente inférieure ou égale à 5% calculée sur une bande de 4 mètres de profondeur à partir de l'alignement.

Les seuils des portails doivent être au minimum à 10 centimètres au dessus du fil d'eau du trottoir, afin de permettre l'écoulement des eaux pluviales.

**3-2 Les caractéristiques des voies nouvelles publiques ou privées**

Les dimensions, les formes des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

Pour assurer la collecte des déchets et des ordures ménagères le ou les points de collecte doivent être accessibles par le camion. Une bande roulante d'un minimum 3 mètres de largeur et une raquette de retournement doivent être réalisés si la voie d'accès aux points de collecte est en impasse.

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

**4.1 - Alimentation en eau potable**

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution.

**4-2 Assainissement :**

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée :

- Toute précaution devra être prise pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- Les possibles mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique devront être envisagées et les solutions techniques destinées à éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique devront être mises en oeuvre. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N°94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics d'eaux usées et unitaires sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Tout projet doit être prémuni des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir, éventuellement, un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.

**4.2-1 Eaux Usées**

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Les eaux issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux usées.

**4.2-2 Eaux Pluviales**

Quelle que soit l'opération d'aménagement, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non - imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Pour un souci de pérennité du dispositif, les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.

Les eaux issues des parkings à ciel ouvert subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

**4.3 – Collecte des déchets et des ordures ménagères pour les nouvelles constructions**

Pour les constructions de toute nature un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour assurer le stockage des déchets. La surface et la localisation de ces emplacements doivent être adaptées à la nature et l'importance de la construction.

Pour les constructions comprenant plus dix logements, un local ou plusieurs locaux destinés au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doivent être aménagés. Les locaux de stockage doivent avoir une capacité suffisante pour le remisage des contenants et respecter les

dispositions prévues par la notice sur la collecte et le traitement des déchets ménagers.

Les locaux doivent être implantés de préférence en façade sur rue à rez-de-chaussée pour faciliter la collecte.

Pour les opérations comprenant plus de 30 logements, afin d'assurer la collecte dans de bonnes conditions, un local relais doit être réalisé, celui-ci doit être facilement accessible depuis l'espace public.

#### ARTICLE UC.5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

##### 5.1 – Règle générale

Non réglementée.

##### 5.2 – Secteur UCc1

Pour préserver la qualité paysagère du secteur, une surface minimale de 2000 m<sup>2</sup> est exigée pour qu'un terrain soit constructible.

#### ARTICLE UC.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES

##### 6.1 – Modalités d'application de la règle

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques et des voies.

##### 6.2 – Règle générale

La partie verticale de la façade de toute construction à édifier en bordure d'emprises publiques ou de voies, doit être implantée en retrait de l'alignement ou de la limite de fait.

Le retrait, exception faite des saillies ne peut être inférieur à 4 mètres, comptés perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise.

###### Gestion des saillies

Dans la bande de retrait, les saillies telles que balcons, débords de toiture, oriels, modénatures, qui ne présentent pas une profondeur supérieure à 1,30 mètre, sont autorisées.

Les perrons, escaliers d'accès ou terrasses en rez-de-chaussée, sont autorisés dans la bande de retrait si la saillie par rapport au plan de façade est inférieure ou égale à 1,30 mètre et la hauteur de l'ouvrage inférieure ou égale à 1,50 mètre par rapport au terrain naturel.

##### 6.3 – Dispositions particulières

Dans les cas suivants, des dispositions particulières sont applicables :

1. Les constructions existantes implantées à l'alignement ou en retrait de l'alignement ou de la limite de fait peuvent comporter des saillies édifiées en surplomb du domaine public sous réserve du respect des prescriptions du règlement de voirie en vigueur.
2. Lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, l'implantation à l'alignement ou à la limite de fait est autorisée.
3. Les dispositions du 6-2 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).

#### ARTICLE UC.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

##### 7.1 – Règles d'implantation

Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées :

- soit sur une ou plusieurs limites séparatives ;
- soit en retrait des limites séparatives.

Dans le cas d'une implantation de la construction en retrait des limites séparatives les dispositions prévues au paragraphe 7.2 ci-après doivent être respectées.

###### Dispositions particulières

Dans le but d'une meilleure intégration du projet dans son environnement, une implantation particulière peut être imposée dans le cas suivant :

Lorsque le terrain présente un linéaire de façade sur voie supérieur à 20 mètres, afin d'éviter une monotonie du front de rue ou de créer des percées visuelles vers des cœurs d'îlot paysagers. Pour les terrains d'angle, le linéaire de façade est porté à 30 mètres en additionnant les linéaires de façades.

##### 7.2 – Modalités de calcul des retraits

###### 7.2.1 - Règle de retrait

###### Pour les parties de construction comportant des baies :

Au droit des baies, le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de 8 mètres ( $L \geq H \geq 8$  m).

###### Pour les parties de construction ne comportant pas de baie :

Pour les parties de construction ne comportant pas de baie, à l'exception des lucarnes, marquises et chiens assis, le retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de 2,5 mètres ( $L \geq H/3 \geq 2,5$  m).

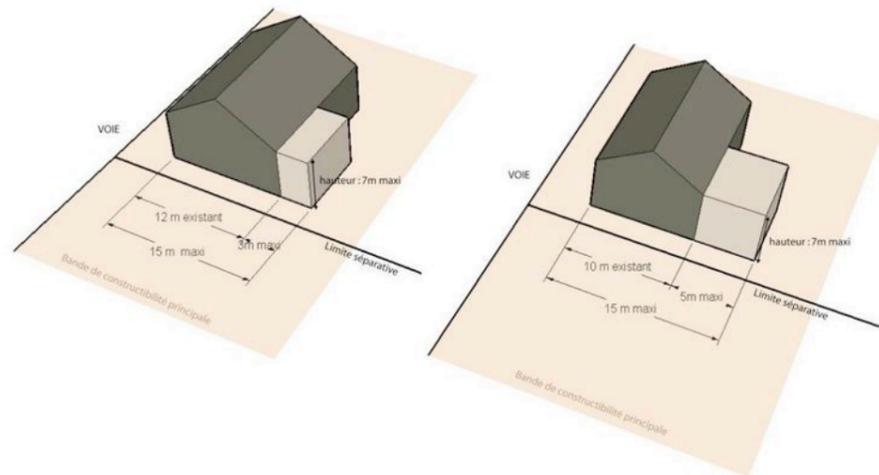
Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la limite séparative en vis-à-vis.

###### 7.2.2 - Dispositions particulières

- Le retrait minimum est fixé à 1 mètre dans les cas suivants :
  1. Pour les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs,
  2. Pour les locaux destinés au stockage des ordures ménagères nécessaires au tri sélectif ou au stationnement des vélos,
  3. Pour les piscines découvertes.
- Dans le cas d'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011) implantée dans la bande de constructibilité principale et ne respectant pas les dispositions figurant au 7.2.1, son extension horizontale et sa surélévation dans le prolongement de l'existant sont admises dans la mesure où :
  - L'extension horizontale est inférieure ou égale à 5 mètres La longueur totale de façade résultante de cet agrandissement, et non conforme aux règles définies au paragraphe 7.2.1, ne peut excéder 15 mètres,

- La surélévation n'exécède pas 1,50 mètre à l'aplomb de la façade concernée,
  - La hauteur plafond de la construction dans la partie de recul imposé par les dispositions du 7.2.1 n'exécède pas mètres 7 mètres.
- Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.
  - Les dispositions du 7-2-1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).

### 7.2.2



## ARTICLE UC.8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

### 8.1 - Règle générale

Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments sur un même terrain.

#### Les parties de constructions situées en vis-à-vis ne comportant pas de baies

L'implantation des constructions sur un même terrain est libre pour les parties de construction se faisant vis-à-vis qui ne comportent pas de baie

#### Les parties de constructions situées en vis-à-vis comportant des baies

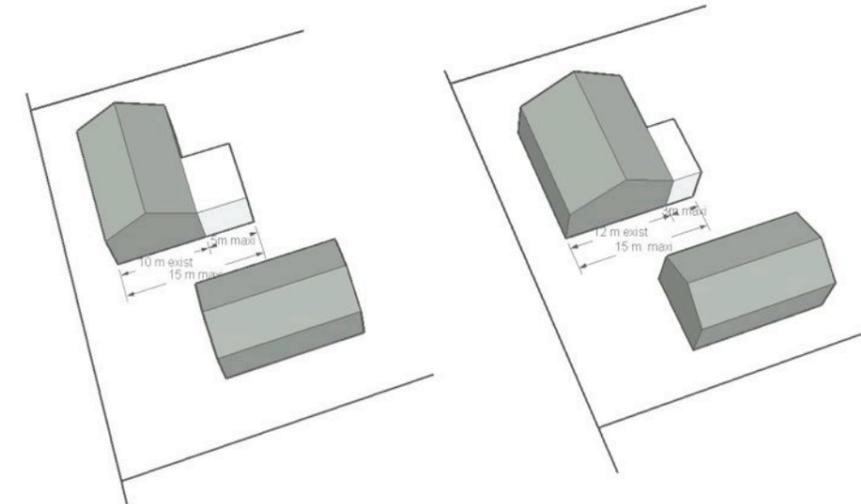
La distance entre les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui comportent des baies doit être supérieure à la hauteur de la construction avec un minimum de 4 mètres ( $L > H \geq 4$ ).

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la construction en vis-à-vis.

Ne sont pas comptés dans le calcul du retrait les éléments de modénature, les auvents, les débords de toiture ni les parties enterrées des constructions.

### 8.2 - Dispositions particulières

Agrandissement des constructions existantes comportant des baies ne respectant pas les dispositions du 8-1 : lorsque les façades créées ne comportent pas de baie, l'agrandissement pourra se faire dans le prolongement des murs existants. Cependant, cette extension est limitée, le prolongement des murs existants ne peut excéder 5 mètres. La longueur totale de façade résultante de cet agrandissement et ne respectant pas la règle de recul définie au paragraphe 8.1, ne peut excéder 15 mètres.



Il n'est pas fixé de règle :

- entre une construction principale et une construction annexe dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions annexes dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE UC.9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Dans le secteur **UCa** :

L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder **50 %** de la superficie du terrain.

Dans le secteur **UCb** :

L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder **40 %** de la superficie du terrain.

Dans le secteur **UCc1 et UCc2** :

L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder **30 %** de la superficie du terrain.

**ARTICLE UC.10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS**

**10.1 – Définition**

La règle de hauteur des constructions est définie par :

- un gabarit pour les constructions implantées en limite séparative en secteur UC c 1 ;
- une hauteur maximale des constructions.

Les éléments de modénature, les garde-corps à claire-voie les édicules techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise, peuvent dépasser la hauteur maximale dans une limite de 2 mètres à condition qu'ils soient implantés en retrait des voies d'une distance d'au moins 3 mètres.

**10.2 – Gabarit des constructions en limite séparative en secteur UC c 1**

Lorsqu'une construction ou partie de construction est édifiée en limite séparative, conformément aux dispositions de l'article 7, outre le fait qu'elle doit respecter les dispositions du paragraphe ci avant, elle doit s'inscrire dans un gabarit ainsi défini :

- une verticale de 3 mètres de hauteur à compter du sol existant avant travaux au niveau de la limite séparative.
- un plan incliné à 45° dont le point d'accroche se situe au sommet de la verticale.
- un plan horizontal fixé à 6,50 mètres par rapport au terrain naturel.

**10.3 – Hauteur maximale des constructions.**

La hauteur se mesure en tout point de la construction :

- à compter du niveau du terrain existant avant travaux ;
- jusqu'au sommet du faîtage ou de l'acrotère.

Lorsque le terrain a une dénivelité supérieure à 7,5%, au niveau de l'emprise au sol de la construction, une tolérance de 1 mètre est admise.

**Secteurs UCa, UCb**

La hauteur des constructions est limitée à **9 mètres** à l'égout ou à l'acrotère, pour les toitures à pente la hauteur au sommet du faîtage ne peut excéder de plus de 4 mètres la hauteur maximale à l'égout.

**Secteur UCc1**

La hauteur des constructions est limitée à **9 mètres** au sommet du faîtage ou de l'acrotère.

**Secteur UCc2**

La hauteur des constructions est limitée à **11 mètres** au sommet du faîtage ou de l'acrotère.

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

**Rappel :** En application de l'article R 111-21 du Code de l'urbanisme

Le projet peut être refusé ou n'être accepté 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.

**11-1 Dispositions générales à prendre en compte**

11-1-1 Composition générale et volumétrie des constructions :

▪ **Les toitures**

Les édicules et ouvrages techniques tels que machinerie d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être pris en compte dans la composition générale du volume de la construction. Les matériaux et couleurs doivent être en harmonie avec ceux de la construction.

Le traitement des toitures-terrasses –volume, matériaux, couleur – doit garantir leur bonne insertion dans le site, y compris des points de vue éloignés.

Les toitures de toute nature (à pente ou non) peuvent être végétalisées.

▪ **Les façades**

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions ni sur les clôtures.

▪ **Les façades commerciales**

Les façades de locaux commerciaux doivent être conçues en harmonie avec les caractéristiques architecturales de l'immeuble dans lequel elles sont situées.

Les créations ou modifications de façades doivent respecter les prescriptions suivantes :

- les percements destinés à recevoir des vitrines doivent s'adapter à l'architecture de l'immeuble concerné ;
- lorsqu'un même commerce est établi sur plusieurs immeubles contigus, les percements de vitrines doivent en respecter les limites séparatives ;
- l'utilisation de manière uniforme de teintes vives est proscrite ;
- lorsqu'une façade commerciale existante présente un intérêt patrimonial ou architectural (modénatures, panneaux en bois travaillés, appareillage en pierres, etc.), celle-ci doit être, sauf impossibilité technique avérée, préservée ou mise en valeur ;
- le rez-de-chaussée des constructions nouvelles ou lors d'une modification destiné à des commerces, des activités ou des services, doit comporter l'emplacement d'un bandeau destiné à recevoir leur enseigne. Il doit être séparé de façon visible du premier étage, en s'inspirant des systèmes traditionnels (corniches, retraits, etc.). Il doit également être proportionné à la taille des locaux, du bâtiment et de la rue. Le bandeau doit également se limiter au linéaire des vitrines commerciales
- lors de l'installation de rideaux métalliques, les caissons doivent être intégrés dans le gros œuvre et ne pas présenter de saillie en façade. Ces rideaux sont de préférence ajourés.

11-1-2 Les éléments techniques :

▪ **Les descentes d'eaux pluviales**

Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades.

▪ **Les rampes de parking**

Les rampes de parking destinées à desservir les parcs de stationnement doivent être intégrées dans la construction. Dans le cas où la configuration du terrain ou des contraintes techniques ne le permettraient pas, elles devront être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

▪ **Les édifices et gaines techniques**

Les édifices techniques en toiture doivent par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, dissimulés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

▪ **Les dévoiements des conduits de cheminée**

Lorsqu'une construction nouvelle vient s'accoler à une ou des constructions existantes moins hautes et qu'un dévoiement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, celui-ci doit faire l'objet d'un traitement architectural afin de n'être pas visible dans le paysage.

La construction ou le rehaussement du ou des conduits à réaliser ne peut pas être laissé en matériau brut (aluminium, acier inox, etc...).

▪ **Les panneaux solaires ou photovoltaïques**

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction. Lorsqu'ils sont posés sur une toiture en pente, ils doivent respecter la pente de la toiture.

**11-1-3 Les clôtures et les portails :**

Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 2,30 mètres par rapport au terrain naturel.

Les clôtures en bordure de voie ou d'espace public doivent présenter une hauteur maximale de 2,00 mètres, à l'exclusion de dépassements ponctuels correspondants à des pilastres supports de portail ou d'éléments de serrurerie au dessus d'un mur bahut. Les parties pleines ne doivent pas dépasser 40% de la surface totale.

Les côtes sont prises au dessus des murs de soutènement nécessaires à la tenue des terres compte tenu des dénivelés existants.

Rappel : Le plan de prévention du risque d'inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010, il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols, il peut pour certains secteurs imposer des dispositions particulières pour les clôtures.

**11.1.4 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif**

Les dispositions précédentes ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

**11-2 Les dispositions particulières applicables aux constructions existantes**

**11-2-1 La restauration des bâtiments :**

- L'architecture (notamment les modénatures) et la volumétrie des constructions anciennes ou présentant un intérêt architectural doivent être respectées lors des ravalements, de réhabilitations. Toute extension, surélévation de bâtiment doit respecter l'architecture d'origine ou faire l'objet d'un traitement architectural contemporain.
- Les nouveaux percements doivent s'intégrer dans la composition des façades (reprise des proportions, du rythme et des éléments de modénature).
- La réfection de toiture doit respecter le style de la construction existante.

**11-2-2 L'extension et la surélévation des bâtiments existants :**

Toute extension de bâtiment doit respecter l'architecture d'origine ou faire l'objet d'un traitement architectural contemporain.

**11-3 Les dispositions particulières applicables aux éléments bâtis identifiés au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme**

La construction concernée est la suivante : la villa Cathala.

La démolition totale ou partielle d'un élément ou d'un ensemble de patrimoine repéré et protégé au titre de l'article L-123-1-5 7° du Code de l'urbanisme, doit faire l'objet d'une autorisation préalable. Tous les travaux exécutés sur un bâtiment faisant l'objet d'un repérage et d'une protection au titre de l'article L-123-1-5 7° du Code de l'urbanisme, doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques conférant leur intérêt. Cette protection n'interdit pas toute évolution du bâti, mais veille à la protection de la composition urbaine dans laquelle le bâti s'insère et des caractéristiques des éléments de patrimoine repérés. Les projets contigus aux bâtiments ainsi protégés doivent être élaborés dans la perspective d'une bonne insertion urbaine, en assurant la qualité paysagère et architecturale des abords et la transition morphologique avec l'édifice repéré.

**11-4 Les dispositions particulières applicables à la zone UCc1 - Parc de Villeflix identifiée en site paysager remarquable au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme**

Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs est soumise à autorisation au titre des installations et travaux divers.

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

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

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

Dimensions des aires de stationnement :

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir la forme d'un rectangle d'une longueur de 5 mètres et d'une largeur minimale de 2,20 mètres.

**12.1 – Normes de stationnement pour les nouvelles constructions**

**a) Pour les constructions à destination d'habitation :**

- 1 place par tranche de 60m<sup>2</sup> avec un minimum de 2 places par logement.

**b) Pour les constructions à destination de commerces :**

- Pour les commerces ayant une SHON inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche de 100 m<sup>2</sup> SHON.
- Pour les commerces dont la SHON est supérieure à 300 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche complète de 40 m<sup>2</sup> de SHON réalisée. En outre, doit être prévu un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison.

**c) Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :**

- 1 place de stationnement pour 2 chambres ;
- Par tranche complète de 40 chambres, il est imposé la réalisation d'au moins une aire adaptée aux opérations de stationnement des autocars et de livraisons inhérentes à l'établissement.

**d) Pour les constructions à destination de bureaux :**

Une place de stationnement par tranche de 60 m<sup>2</sup> de SHON créée, une place doit être prévue pour les livraisons par tranche complète de 1000 m<sup>2</sup> de SHON créée.

En outre, une place supplémentaire par tranche de 500 m<sup>2</sup> de SHON doit être aménagée pour le stationnement des visiteurs.

**e) Pour les constructions à destination d'entrepôts ou d'artisanat :**

Pour les véhicules légers :

- une place de stationnement par tranche complète de 100 m<sup>2</sup> de SHON.

Pour les poids-lourds :

- aucune place pour SHON < 500 m<sup>2</sup> ;
- 1 place de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour 500 m<sup>2</sup> < SHON < 1000m<sup>2</sup> ;
- 2 places de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour des SHON > 1000m<sup>2</sup>.

**f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :**

Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

**12.2 – Normes de stationnement pour les constructions existantes**

Le nombre d'aires de stationnement est calculé, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction. La règle à appliquer est alors la même que pour les constructions neuves.

Toutefois dans le cas d'un aménagement avec ou sans extension de la SHON d'une construction à destination d'habitation se traduisant par la création de nouveaux logements les dispositions du 12.1 s'appliquent au regard du nombre total de logements après travaux.

**12.3 – Modalités de calcul du nombre de places**

En l'absence de précision et dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche entamée.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement.

**12.4 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux roues motorisées et poussettes pour les constructions nouvelles :**

Afin de prendre en compte les besoins spécifiques des deux roues, il doit être réalisé des espaces de stationnement pour les vélos et deux-roues motorisés selon les dispositions suivantes :

**a) Pour les constructions à destination d'habitation :**

- Vélos : 1 place par logement à partir de 4 logements, ces espaces doivent être facilement accessibles et présenter une surface de 1 m<sup>2</sup> par place.
- Deux-roues motorisés : 1 place pour 10 places de voitures.

**b) Pour les constructions à destination de bureaux :**

- Vélo et deux-roues motorisés : la superficie totale des espaces dédiés doit représenter une surface supérieure ou égale à 2% de la SHON destinée aux bureaux.

c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.

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

**13-1 Analyse paysagère du site**

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.

**13-2 Obligations de planter**

**13-2-1 Espaces végétalisés :**

Les espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en respectant les dispositions suivantes :

**60 %** au moins des espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en espaces de pleine terre.

Il peut être réalisé des espaces végétalisés sur dalle, en toiture terrasse pour répondre aux obligations de pleine terre en respectant les ratios suivants :

Espaces végétalisés sur dalle (toiture terrasse inférieure à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel) : 1 m<sup>2</sup> = 0,8 m<sup>2</sup> de pleine terre

Toiture terrasse végétalisée : 2 m<sup>2</sup> = 1 m<sup>2</sup> de pleine terre

En aucun cas, la surface de pleine terre réalisée ne peut être inférieure à 50 % de la surface des espaces libres de toute construction en élévation.

Les espaces végétalisés sur dalle doivent comporter au moins 0,60 mètre d'épaisseur de terre végétale comportant tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.

Un arbre (plus de 7 mètres à l'état adulte) est imposé pour 100 m<sup>2</sup> d'espaces en pleine terre (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier inférieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre d'un volume au moins égal à un cube de 2 mètres de coté.

**13-2-2 Essences végétales :**

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

**13-2-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :**

Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.

**13-2-4 Aires de stationnement :**

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.

**13-3 Dispositions particulières applicables à la zone UCc1 - Parc de Villeflix identifiée en site paysager remarquable au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme**

Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs est soumise à autorisation au titre des installations et travaux divers.

**ARTICLE UC.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

**14-1 – Secteur UCa**

Le COS est égal à 0,40.

**14-2 – Secteur UCb**

Le COS est égal à 0,30.

**14-3 – Secteur UCc1**

Le COS est égal à 0,20

**14-4 – Secteur UCc2**

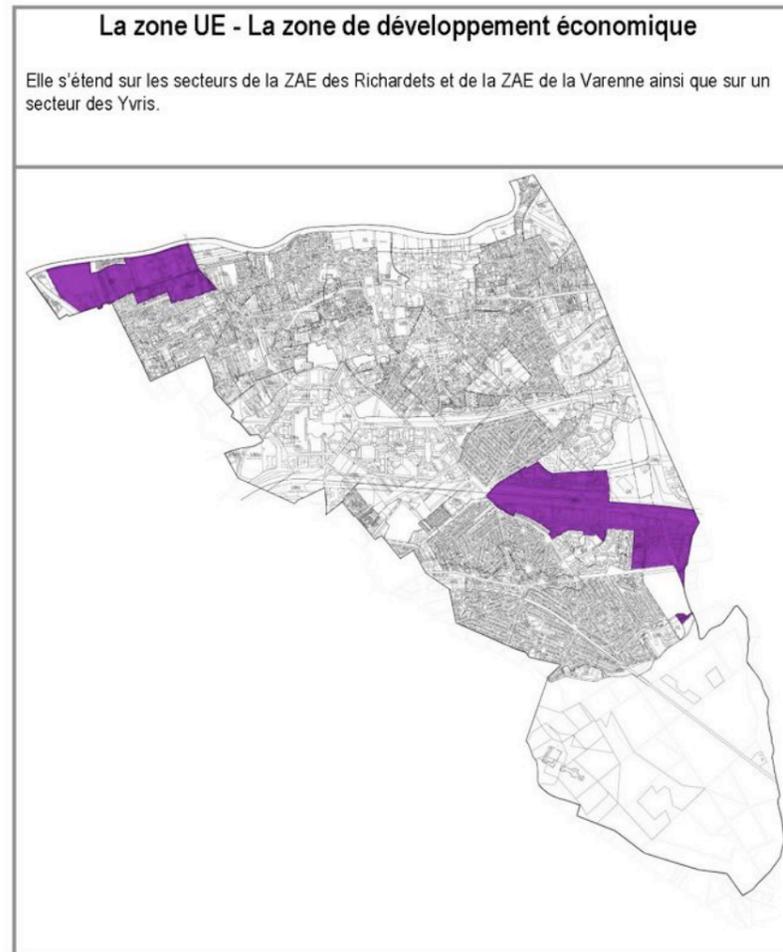
Le COS est égal à 0,25.

**14-5 – Dispositions particulières**

Le COS n'est pas applicable aux équipements publics ou d'intérêt collectif, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 3 à 13.

En cas de division de terrain, le calcul du COS sera effectué conformément aux dispositions de l'article L123-1-11 du Code de l'urbanisme. C'est à dire que sur le terrain issu d'un détachement effectué après la date de l'approbation du PLU et depuis moins de 10 ans, il ne pourra être construit que dans la limite des droits à construire qui n'ont pas déjà été utilisés sur le terrain d'origine.

## ZONE UE



### ARTICLE UE.1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. Les constructions destinées à une activité d'entreposage d'une superficie supérieure à 500 m<sup>2</sup> de SHON ou, dès lors qu'elle n'est pas liée à une autre activité exercée sur le même terrain d'assiette.
2. Les constructions à usage de commerce à l'exception des dispositions figurant à l'article 2.
3. Les installations classées entraînant un périmètre de protection.
4. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau pour tous les terrains supportant des voies ferrées.

### ARTICLE UE.2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

1. Les habitations dans les secteurs UE, UEa et UEc, à condition d'être indispensables à la surveillance ou à la direction des entreprises,
2. Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à la législation en vigueur dès lors qu'elles sont compatibles avec le caractère de la zone,
3. Les équipements collectifs d'intérêt général, si leur implantation est compatible avec le caractère de la zone,
4. Les constructions à destination de commerces dans le secteur UEc à condition que la SHON à destination de commerce ne représente pas plus de 25% de la SHON totale réalisée sur l'unité foncière dans la limite de 500 m<sup>2</sup> de SHON,
5. Les installations et travaux divers dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés, qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif,
6. Les aménagements nécessaires à l'aire d'accueil des gens du voyage,
7. La commune de Noisy le Grand est concernée par les risques d'inondation par débordement de la Marne. Le Plan de Prévention du Risque d'Inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010, il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols.

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

**Rappel :**

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de la construction ou de l'ensemble de construction à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte contre l'incendie.

**3-1 Les accès**

Pour être constructible, tout terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée.

A défaut, son propriétaire doit obtenir un passage aménagé sur les fonds de ses voisins dans les conditions fixées à l'article 682 du Code Civil.

Les accès automobile doivent avoir une largeur minimale de **3 mètres** sur toute leur profondeur.

Les accès automobiles doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. La localisation des accès des véhicules doit être choisie, dans la mesure du possible, de façon à ne pas compromettre les plantations, espaces verts publics, les alignements d'arbres, les dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situés sur l'emprise de voirie.

Le nombre d'accès automobile doit être limité à un par terrain.

Si le terrain présente une largeur sur rue supérieure ou égale à 15 mètres, la réalisation de plusieurs accès automobile est autorisée.

Si le terrain est bordé par plusieurs rues, il est admis un accès automobile par rue. Toutefois, l'accès sur celle de ces rues qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Sauf impossibilité technique, la création d'un accès automobile à l'angle de deux voies est interdite.

Les débouchés des accès sur voie doivent avoir une pente inférieure ou égale à 5% calculée sur une bande de 4 mètres de profondeur à partir de l'alignement.

Les seuils des portails doivent être au minimum à 10 centimètres au dessus du fil d'eau du trottoir, afin de permettre l'écoulement des eaux pluviales.

### 3-2 Les caractéristiques des voies nouvelles publiques ou privées

Les dimensions, les formes des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

Pour assurer la collecte des déchets et des ordures ménagères le ou les points de collecte doivent être accessibles par le camion. Une bande roulante d'un minimum 3 mètres de largeur et une raquette de retournement doivent être réalisés si la voie d'accès aux points de collecte est en impasse.

## ARTICLE UE.4 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ASSAINISSEMENT

### 4.1 - Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution.

### 4-2 Assainissement :

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée :

- Toute précaution devra être prise pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- Les possibles mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique devront être envisagées et les solutions techniques destinées à éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique devront être mises en oeuvre. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N°94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics d'eaux usées et unitaires sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Tout projet doit être prémuni des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir, éventuellement, un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.

### 4.2-1 Eaux Usées

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Les eaux issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux usées.

### 4.2-2 Eaux Pluviales

Quelle que soit l'opération d'aménagement, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non - imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Pour un souci de pérennité du dispositif, les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.

Les eaux issues des parkings à ciel ouvert subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

## 4.3 – Collecte des déchets et des ordures ménagères pour les nouvelles constructions

Pour les constructions de toute nature un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour assurer le stockage des déchets. La surface et la localisation de ces emplacements doivent être adaptées à la nature et l'importance de la construction.

Pour les constructions comprenant plus dix logements, un local ou plusieurs locaux destinés au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doivent être aménagés. Les locaux de stockage doivent avoir une capacité suffisante pour le remisage des contenants et respecter les dispositions prévues par la notice sur la collecte et le traitement des déchets ménagers.

Les locaux doivent être implantés de préférence en façade sur rue à rez-de-chaussée pour faciliter la collecte.

Pour les opérations comprenant plus de 30 logements, afin d'assurer la collecte dans de bonnes conditions, un local relais doit être réalisé, celui-ci doit être facilement accessible depuis l'espace public.

## ARTICLE UE.5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementée.

## ARTICLE UE.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES

### 6.1 – Modalités d'application de la règle

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des voies et des emprises publiques.

## 6.2 – Règle générale

1. Les constructions doivent être implantées en retrait de l'alignement ou de la limite de fait.

Le retrait, exception faite des saillies tels que balcons, débords de toiture, modénatures, ne peut être inférieur à 4 mètres comptés perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise.

2. Dans le secteur UEa le retrait, exception faite des saillies tels que balcons, débords de toiture, modénatures, ne peut être inférieur à 8 mètres comptés perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise.

### Gestion des saillies, des retraits

Les saillies telles que balcons, débords de toiture, oriels, modénatures, qui ne présentent pas une profondeur supérieure à 1,30 mètre, sont autorisées. Les perrons, escaliers d'accès ou terrasses en rez-de-chaussée, sont autorisés dans la bande de retrait.

## ARTICLE UE.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions peuvent être implantées :

- Sur une ou plusieurs limites séparatives à l'exception de celles coïncidant avec les limites de périmètre de la zone UE.
- A une distance horizontale entre la construction et le point le plus proche de la limite séparative au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à **6 mètres ( $L \geq H/2 \geq 6m$ )**, si la façade ne comporte pas de baies.

### Pour les parties de construction comportant des baies

Au droit des baies, le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de **8 mètres ( $L \geq H \geq 8m$ )**.

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la limite séparative en vis-à-vis.

## ARTICLE UE.8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

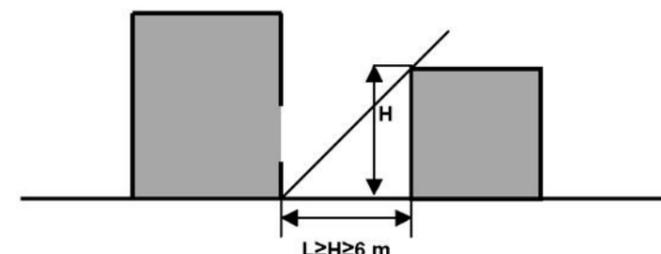
Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments sur un même terrain.

### Les parties de constructions situées en vis-à-vis ne comportant pas de baies

Les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui ne comportent pas de baies doivent respecter une distance supérieure à la moitié de la hauteur de la construction la plus élevée avec un minimum de **3,5 mètres ( $L \geq H/2 \geq 3,5m$ )**.

### Les parties de constructions situées en vis-à-vis comportant des baies

La distance entre les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui comportent des baies doit être supérieure à la hauteur de la construction la plus élevée avec un minimum de **6 mètres ( $L > H > 6$ )**.



Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la construction en vis-à-vis.

Ne sont pas comptés dans le calcul du retrait les éléments de modénature, les auvents, les débords de toiture ni les parties enterrées des constructions.

### Dispositions particulières

Il n'est pas fixé de règle :

- entre une construction principale et une construction annexe dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions annexes dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE UE.9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder **65%** de la superficie du terrain.

L'emprise pourra être portée à 80 % sur les terrains d'une superficie inférieure ou égale à 1000 m<sup>2</sup>.

### Dispositions particulières

Pour le secteur UEc, l'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder **50%** de la superficie du terrain.

## ARTICLE UE.10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions est limitée à **15 mètres**, par rapport au terrain naturel.

Cette règle ne s'applique pas aux éléments techniques tels que cheminées, conduits verticaux de ventilations, édicules de faible emprise.

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

**Rappel :** En application de l'article R 111-21 du Code de l'urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté 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.

### 11-1 Dispositions générales à prendre en compte

Composition générale et volumétrie des constructions :

#### ▪ Les toitures

Les édifices et ouvrages techniques tels que machinerie d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être pris en compte dans la composition générale du volume de la construction.

Les matériaux et couleurs doivent être en harmonie avec ceux de la construction.

Le traitement des toitures-terrasses –volume, matériaux, couleur – doit garantir leur bonne insertion dans le site, y compris des points de vue éloignés.

Les toitures de toute nature (à pente ou non) peuvent être végétalisées.

#### ▪ Les façades

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions ni sur les clôtures.

### 11-2 Les éléments techniques :

#### ▪ Les descentes d'eaux pluviales

Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades.

#### ▪ Les rampes de parking

Les rampes de parking destinées à desservir les parcs de stationnement doivent être intégrées dans la construction. Dans le cas où la configuration du terrain ou des contraintes techniques ne le permettraient pas, elles devront être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

#### ▪ Les édifices et gaines techniques

Les édifices techniques en toiture doivent par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, dissimulés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

#### ▪ Les dévoiements des conduits de cheminée

Lorsqu'une construction nouvelle vient s'accoler à une ou des constructions existantes moins hautes et qu'un dévoiement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, celui-ci doit faire l'objet d'un traitement architectural afin de n'être pas visible dans le paysage.

La construction ou le rehaussement du ou des conduits à réaliser ne peut pas être laissé en matériau brut (aluminium, acier inox, etc...).

#### ▪ Les panneaux solaires ou photovoltaïques

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction. Lorsqu'ils sont posés sur une toiture en pente, ils doivent respecter la pente de la toiture.

### 11-3 Les clôtures et les portails :

Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 3,50 mètres par rapport au terrain naturel.

Les clôtures en bordure de voie ou d'espace public doivent présenter une hauteur maximale de 2,00 mètres, à l'exclusion de dépassements ponctuels correspondants à des pilastres supports de portail ou d'éléments de serrurerie au dessus d'un mur bahut. Les parties pleines ne doivent pas dépasser 40% de la surface totale.

Les côtes sont prises au dessus des murs de soutènement nécessaires à la tenue des terres compte tenu des dénivelés existants.

Rappel : Le plan de prévention du risque d'inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010, il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols, il peut pour certains secteurs imposer des dispositions particulières pour les clôtures.

### 11-2 Dispositions particulières applicables aux espaces paysagers remarquables identifiés au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme

Sont repérés sur le plan de zonage des ensembles paysagers remarquables. Ils sont localisés en bord de Marne.

Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs est soumise à autorisation au titre des installations et travaux divers.

Ces espaces sont inconstructibles.

### 11-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif

Les dispositions précédentes ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE UE.12 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

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

Lors de toute opération de construction, d'extension et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes. Les besoins en stationnement sont nuls pour la réalisation d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie, les transformateurs ou un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif.

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

#### Dimensions des aires de stationnement :

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir la forme d'un rectangle d'une longueur de 5 mètres et d'une largeur minimale de :

- 2,30 mètres sans point d'appui
- 2,45 mètres le long d'un poteau, si celui-ci n'excède pas 1 mètre de long.
- 2,60 mètres le long d'un mur ou d'une clôture
- 2,90 mètres entre deux murs ou clôtures.

### 12.1 – Normes de stationnement

#### a) Pour les constructions à destination d'habitation :

- 1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de SHON avec un minimum de 1 place par logement, à partir de 40 m<sup>2</sup> de SHON créée.

**b) Pour les constructions à destination de commerces :**

- 1 place de stationnement par tranche de 120 m<sup>2</sup> SHON.

**c) Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :**

- 1 place de stationnement pour 2 chambres ;
- Par tranche complète de 40 chambres, il est imposé la réalisation d'au moins une aire adaptée aux opérations de stationnement des autocars et de livraisons inhérentes à l'établissement.

**d) Pour les constructions à destination de bureaux :**

Une place de stationnement par tranche de 60 m<sup>2</sup> de SHON créée, une place doit être prévue pour les livraisons par tranche complète de 1000 m<sup>2</sup> de SHON créée.

En outre, une place supplémentaire par tranche de 500 m<sup>2</sup> de SHON doit être aménagée pour le stationnement des visiteurs.

**e) Pour les constructions à destination d'industrie, d'entrepôts ou d'artisanat :**

Pour les véhicules légers :

- une place de stationnement par tranche complète de 100m<sup>2</sup> de SHON ;

Pour les poids lourds :

- aucune place pour SHON < 500 m<sup>2</sup> ;
- 1 place de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour 500 m<sup>2</sup> < SHON < 1000m<sup>2</sup> ;
- 2 places de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour des SHON > 1000m<sup>2</sup>.

**f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :**

Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

**12.2 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux-roues motorisés et poussettes pour les constructions nouvelles :**

Afin de prendre en compte les besoins spécifiques des deux roues, il doit être réalisé des espaces de stationnement pour les vélos et deux-roues motorisés selon les dispositions suivantes.

**a) Pour les constructions à destination d'habitation :**

- Vélos : 1 place par logement à partir de 4 logements, ces espaces doivent être facilement accessibles et présenter une surface de 1 m<sup>2</sup> par place.
- Deux-roues motorisés : 1 place pour 10 places de voitures.

**b) Pour les constructions à destination de bureaux :**

- Vélo et deux-roues motorisés : la superficie totale des espaces dédiés doit représenter une surface supérieure ou égale à 2% de la SHON destinée aux bureaux.

c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.

**12.3 – Modalités de calcul du nombre de places**

En l'absence de précision et dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche entamée.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement.

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

**13-1 Analyse paysagère du site**

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.

**13-2 Obligations de planter**

**13-2-1 Espaces végétalisés :**

Les espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en respectant les dispositions suivantes :

**30 %** au moins des espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en espaces de pleine terre.

Il peut être réalisé des espaces végétalisés sur dalle, en toiture terrasse pour répondre aux obligations de pleine terre en respectant les ratios suivants :

Espaces végétalisés sur dalle (toiture terrasse inférieure à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel) : 1 m<sup>2</sup> = 0,8 m<sup>2</sup> de pleine terre

Toiture terrasse végétalisée : 2 m<sup>2</sup> = 1 m<sup>2</sup> de pleine terre

Les espaces végétalisés sur dalle doivent comporter au moins 0,60 mètre d'épaisseur de terre végétale comportant tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.

Un arbre (plus de 7 mètres à l'état adulte) est imposé pour 200 m<sup>2</sup> d'espaces en pleine terre (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier inférieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre d'un volume au moins égal à un cube de 2 mètres de côté.

**13-2-2 Essences végétales :**

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

**13-2-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :**

Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.

**13-2-4 Aires de stationnement :**

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.

**ARTICLE UE.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation des sols, les possibilités maximales d'occupation des sols sont limitées par l'application des règles 3 à 13 du règlement.

## ZONE UM

### La zone UM - La zone mixte activités – habitat

Cette zone comprend notamment les secteurs Mont d'Est et Maille Horizon, le quartier du Pavé Neuf et les abords de la gare Noisy – Champs. Y cohabitent des immeubles de bureaux abritant des activités tertiaires et des secteurs où l'habitat, le commerce et les bureaux sont mélangés.



### ARTICLE UM.1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. L'aménagement de terrains destinés à l'accueil des campeurs et des caravanes.
2. Les constructions destinées, à titre principal, à une activité d'entreposage dès lors qu'elle n'est pas liée à une autre activité exercée sur le même terrain d'assiette ou sur un terrain contigu.
3. Les installations classées entraînant un périmètre de protection.
4. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau pour tous les terrains supportant des voies ferrées.

### ARTICLE UM.2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Dans le secteur UMA1, seuls les logements liés aux bureaux ou équipements publics d'intérêt collectif sont autorisés.
2. Les installations et travaux divers dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés, qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif.
3. Les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, voirie et stationnement, dès lors que toute disposition est prévue pour leur intégration dans le milieu dans lequel ils s'insèrent.

### ARTICLE UM.3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

#### Rappel :

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de la construction ou de l'ensemble de construction à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte contre l'incendie.

#### 3-1 Les accès

Pour être constructible, tout terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée. A défaut, son propriétaire doit obtenir un passage aménagé sur les fonds de ses voisins dans les conditions fixées à l'article 682 du Code Civil. Les accès automobile doivent avoir une largeur minimale de **3 mètres** sur toute leur profondeur.

Les accès automobiles doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. La localisation des accès des véhicules doit être choisie, dans la mesure du possible, de façon à ne pas compromettre les plantations, espaces verts publics, les alignements d'arbres, les dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situés sur l'emprise de voirie.

Sauf impossibilité technique, la création d'un accès automobile à l'angle de deux voies est interdite. Les débouchés des accès sur voie doivent avoir une pente inférieure ou égale à 5% calculée sur une bande de 4 mètres de profondeur à partir de l'alignement. Les seuils des portails doivent être au minimum à 10 centimètres au dessus du fil d'eau du trottoir, afin de permettre l'écoulement des eaux pluviales.

### 3-2 Les caractéristiques des voies nouvelles publiques ou privées

Les dimensions, les formes des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

Pour assurer la collecte des déchets et des ordures ménagères le ou les points de collecte doivent être accessibles par le camion. Une bande roulante d'un minimum 3 mètres de largeur et une raquette de retournement doivent être réalisés si la voie d'accès aux points de collecte est en impasse.

## ARTICLE UM.4 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT

### 4.1 - Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution.

### 4-2 Assainissement :

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée :

- Toute précaution devra être prise pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- Les possibles mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique devront être envisagées et les solutions techniques destinées à éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique devront être mises en oeuvre. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N°94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics d'eaux usées et unitaires sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Tout projet doit être prémuni des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir, éventuellement, un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.

### 4.2-1 Eaux Usées

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Les eaux issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux usées.

### 4.2-2 Eaux Pluviales

Quelle que soit l'opération d'aménagement, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non - imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Pour un souci de pérennité du dispositif, les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.

Les eaux issues des parkings à ciel ouvert subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

### 4.3 – Collecte des ordures ménagères pour les nouvelles constructions

Pour les constructions à destination d'activités économiques, ainsi que pour toute construction supérieure à dix logements, un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doit être aménagé. Les locaux de stockage doivent avoir une capacité suffisante pour le remisage des contenants et respecter les dispositions prévues par la notice sur la collecte et le traitement des déchets ménagers.

Pour les opérations comprenant plus de 30 logements, afin d'assurer la collecte dans de bonnes conditions, un local relais doit être réalisé, celui-ci doit être facilement accessible depuis l'espace public.

## ARTICLE UM.5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementée.

## ARTICLE UM.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES

### 6.1 – Modalités d'application de la règle

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques et des voies.

### 6.2 – Règle générale

Aucune marge de recul n'est imposée. Les constructions peuvent s'implanter à l'alignement ou sur la limite de fait. En cas de retrait, celui-ci sera au minimum de **1 mètre**.

La jonction entre la partie implantée à l'alignement ou sur la limite de fait et une partie de façade située en retrait pourra être réalisée par un plan perpendiculaire ou non à l'alignement ou à la limite de fait.

Le long de l'avenue du Mont d'Est, les constructions seront implantées à une distance horizontale de la limite d'emprise opposée au moins égale à la hauteur de la façade.

### Gestion des saillies, des retraits

Dans la bande de retrait, les saillies telles que balcons, débords de toiture, oriels, modénatures, qui ne présentent pas une profondeur supérieure à 1,30 mètre, sont autorisées.

Les saillies édifiées en surplomb des emprises publiques et des voies, et des voies privées ouvertes à la circulation générale qui respectent les prescriptions du règlement de voirie en vigueur, sont autorisées.

#### ARTICLE UM.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions s'implantent :

- soit sur une ou plusieurs limites séparatives ;
- soit en retrait des limites séparatives.

En cas de retrait, celui-ci, doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de **2,5 mètres** ( $L \geq H/3 \geq 2,5 \text{ m}$ ).

Les constructions doivent être implantées avec un retrait par rapport à la limite séparative coïncidant avec les limites du périmètre de la zone UC au moins égal à la hauteur de la construction, avec un minimum de **8 mètres** ( $L \geq H \geq 8 \text{ m}$ ).

#### ARTICLE UM.8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments sur un même terrain.

##### Les parties de constructions situées en vis-à-vis ne comportant pas de baies

L'implantation des constructions sur un même terrain est libre dès lors que les parties de construction se faisant vis-à-vis ne comportent pas de baie

##### Les parties de constructions situées en vis-à-vis comportant des baies

La distance entre les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui comportent des baies doit être au moins égale à **8 mètres** ( $L \geq 8$ ).

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la construction en vis-à-vis.

##### Dispositions particulières

Il n'est pas fixé de règle :

- entre une construction principale et une construction annexe dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions annexes dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

#### ARTICLE UM.9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé à l'exception du secteur UMG, sur lequel l'emprise au sol des constructions est limitée à 40% de la surface du terrain.

#### ARTICLE UM.10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions est limitée par les plafonds indiqués en NGF, reportés sur le document graphique.

En l'absence d'indication sur le plan de zonage la hauteur est limitée à 30 mètres par rapport au terrain naturel.

Les éléments de modénature, les garde-corps à claire-voie les édifices techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise, peuvent dépasser la hauteur maximale dans une limite de 2 mètres à condition qu'ils soient implantés en retrait des voies d'une distance d'au moins 3 mètres.

#### ARTICLE UM.11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS. PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

**Rappel :** En application de l'article R 111-21 du Code de l'urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté 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.

##### 11-1 Composition générale et volumétrie des constructions

###### Les toitures

Les édifices et ouvrages techniques tels que machinerie d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être pris en compte dans la composition générale du volume de la construction.  
Les matériaux et couleurs doivent être en harmonie avec ceux de la construction.

Le traitement des toitures-terrasses –volume, matériaux, couleur – doit garantir leur bonne insertion dans le site, y compris des points de vue éloignés.

Les toitures de toute nature (à pente ou non) peuvent être végétalisées.

###### Les façades

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions ni sur les clôtures.

##### 11-2 Les éléments techniques :

###### Les descentes d'eaux pluviales

Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades.

###### Les rampes de parking

Les rampes de parking destinées à desservir les parcs de stationnement doivent être intégrées dans la construction. Dans le cas où la configuration du terrain ou des contraintes techniques ne le permettraient pas, elles devront être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

#### Les édicules et gaines techniques

Les édicules techniques en toiture doivent par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, dissimulés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

#### Les dévoiements des conduits de cheminée

Lorsqu'une construction nouvelle vient s'accoler à une ou des constructions existantes moins hautes et qu'un dévoiement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, celui-ci doit faire l'objet d'un traitement architectural afin de n'être pas visible dans le paysage.

La construction ou le rehaussement du ou des conduits à réaliser ne peut pas être laissé en matériau brut (aluminium, acier inox, etc...).

#### Les panneaux solaires ou photovoltaïques

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction. Lorsqu'ils sont posés sur une toiture en pente, ils doivent respecter la pente de la toiture.

### 11-3 Les clôtures et les portails :

Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 2,30 mètres par rapport au terrain naturel.

Les clôtures en bordure de voie ou d'espace public doivent présenter une hauteur maximale de 2,00 mètres, à l'exclusion de dépassements ponctuels correspondant à des pilastres supports de portail ou d'éléments de serrurerie au dessus d'un mur bahut. Les parties pleines ne doivent pas dépasser 40% de la surface totale.

Les côtes sont prises au dessus des murs de soutènement nécessaires à la tenue des terres compte tenu des dénivelés existants.

### 11-4 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif

Les dispositions précédentes ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

#### ARTICLE UM.12 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

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

Lors de toute opération de construction, d'extension et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes. Les besoins en stationnement sont nuls pour la réalisation d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif.

Dimensions des aires de stationnement :

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir la forme d'un rectangle d'une longueur de 5 mètres et d'une largeur minimale de :

- 2,30 mètres sans point d'appui
- 2,45 mètres le long d'un poteau, si celui-ci n'excède pas 1 mètre de long
- 2,60 mètres le long d'un mur ou d'une clôture
- 2,90 mètres entre deux murs.

Une proportion de 5% des places pourra déroger à ces dimensions minimales dans la limite de 5% des règles fixées.

### 12.1 – Normes de stationnement

#### a) Pour les constructions à destination d'habitation :

- 1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de SHON avec un minimum de 1 place par logement, à partir de 40 m<sup>2</sup> de SHON créée, avec un minimum de 1 place par logement.

Pour les constructions de plus de 1 000 m<sup>2</sup> de SHON, doit être aménagé un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison à domicile.

#### b) Pour les constructions à destination de commerces :

- SHON inférieure ou égale à 200 m<sup>2</sup>, 1 place par tranche de 100 m<sup>2</sup> SHON, avec au minimum une place par unité commerciale ;
- Au-delà des 200 premiers m<sup>2</sup> et jusqu'à 1 500 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche complète de 40 m<sup>2</sup> de SHON réalisée ;
- Au-delà de 1 500 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche complète de 30 m<sup>2</sup> de SHON réalisée.

#### c) Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :

- 1 place de stationnement pour 2 chambres ;
- Par tranche complète de 40 chambres, il est imposé la réalisation d'au moins une aire adaptée aux opérations de stationnement des autocars et de livraisons inhérentes à l'établissement.

#### d) Pour les constructions à destination de bureaux :

Une place de stationnement doit être aménagée pour 60 m<sup>2</sup> de SHON créée.

#### e) Pour les constructions à destination d'entrepôts ou d'artisanat :

Pour les véhicules légers :

- une place de stationnement par tranche complète de 100m<sup>2</sup> de SHON.

Pour les poids-lourds :

- aucune place pour SHON < 500 m<sup>2</sup> ;
- 1 place de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour 500 m<sup>2</sup> < SHON < 1000m<sup>2</sup> ;
- 2 places de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour des SHON > 1000m<sup>2</sup>.

#### f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :

Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

### 12.2 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux roues motorisés pour les constructions nouvelles :

Afin de prendre en compte les besoins spécifiques des deux roues, il doit être réalisé des espaces de stationnement pour les vélos et deux-roues motorisés selon les dispositions suivantes.

**a) Pour les constructions à destination d'habitation :**

- Vélos : 1 place par logement à partir de 4 logements, ces espaces doivent être facilement accessibles et présenter une surface de 1 m<sup>2</sup> par place.
- Deux-roues motorisés : 1 place pour 10 places de voitures.

**b) Pour les constructions à destination de bureaux :**

- Vélo et deux-roues motorisés : la superficie totale des espaces dédiés doit représenter une surface supérieure ou égale à 2% de la SHON destinée aux bureaux.

c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.

**12.3 – Modalités de calcul du nombre de places**

En l'absence de précision et dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche entamée.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement.

**12.4 - Modalités de réalisation**

Les stationnements doivent être de préférence réalisés en ouvrage. Dans le cas où des aires de stationnement seraient réalisées en surface, elles doivent respecter les dispositions de l'article 13.

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

Les dispositions fixées par l'article L.123-1-5 2 du Code de l'urbanisme s'appliquent.

**ARTICLE UM.13 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS**

**13-1 Analyse paysagère du site**

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.

**13-2 Obligations de planter**

**13-2-1 Espaces végétalisés :**

Les espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en respectant les dispositions suivantes :

30 % au moins des espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en espaces de pleine terre.

Il peut être réalisé des espaces végétalisés sur dalle, en toiture terrasse pour répondre aux obligations de pleine terre en respectant les ratios suivants :

Espaces végétalisés sur dalle (toiture terrasse inférieure à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel) : 1 m<sup>2</sup> = 0,8 m<sup>2</sup> de pleine terre

Toiture terrasse végétalisée : 2 m<sup>2</sup> = 1 m<sup>2</sup> de pleine terre

Les espaces végétalisés sur dalle doivent comporter au moins 0,60 mètre d'épaisseur de terre végétale comportant tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.

Un arbre (plus de 7 mètres à l'état adulte) est imposé pour 100 m<sup>2</sup> d'espaces en pleine terre (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier inférieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre d'un volume au moins égal à un cube de 2 mètres de côté.

**13-2-2 Essences végétales :**

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

**13-2-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :**

Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.

**13-2-4 Aires de stationnement :**

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.

**ARTICLE UM.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation des sols, les possibilités maximales d'occupation des sols sont limitées par secteurs :

- pour les secteurs UMa : à 883 000 m<sup>2</sup>, dont 510 000 m<sup>2</sup> au plus de bureaux
- pour le secteur UMb : à 443 000 m<sup>2</sup>, dont 100 000 m<sup>2</sup> au plus de bureaux
- pour le secteur UMc : à 112 500 m<sup>2</sup>,
- pour le secteur UMd : à 198 000 m<sup>2</sup>, dont 107 000 m<sup>2</sup> au plus de bureaux.
- pour le secteur UMe : à 313 363 m<sup>2</sup>, dont 235 500 m<sup>2</sup> au plus de bureaux.
- pour le secteur UMf : à 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux
- pour le secteur UMg : la constructibilité est encadrée par les articles 3 à 13.

Les possibilités maximales d'occupation des sols ne sont pas applicables aux constructions nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif.

**B2.** Règlement d'urbanisme  
Document mis en compatibilité



**Extrait**

**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Noisy-le-Grand**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 novembre 2011  
Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 31 mai 2012*

## ZONE UB

### La zone UB - La zone résidentielle

Zone résidentielle, qui peut accueillir de petites activités ou des bureaux de manière diffuse :  
Elle se développe autour du centre-ville en intégrant le Clos Saint-Vincent mais aussi :  
Les abords des grands axes,  
Les secteurs de projets tels que le Clos aux Biches, la Rive Charmante, le Clos d'Ambert et Gournay – Cossonneau.



### ARTICLE UB.1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. L'installation des caravanes, conformément aux dispositions des articles R.111-39 et R.111-43 du Code de l'urbanisme,
2. L'aménagement de terrains destinés à l'accueil des campeurs et des caravanes,
3. Les constructions destinées à la fonction d'entrepôts à l'exception de celles autorisées sous condition à l'article 2,
4. Les constructions à usage artisanal ou industriel à l'exception de celles autorisées sous condition à l'article 2,
5. Les installations classées entraînant un périmètre de protection.
6. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau pour tous les terrains supportant des voies ferrées,
7. Dans le secteur UBe les constructions à usage de bureaux, d'artisanat, d'industrie ou d'entrepôt.

### ARTICLE UB.2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

1. Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à la législation en vigueur dès lors qu'elles sont compatibles avec le caractère à dominante résidentiel de la zone.
2. Les installations et travaux divers dès lors :
  - qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés,
  - qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif.
3. Les constructions à usage artisanal ou industriel à condition que la SHON soit inférieure ou égale à 400 m<sup>2</sup>,
4. Les constructions destinées, à titre principal, à une activité d'entreposage dès lors qu'elles sont liées à une autre activité exercée sur le même terrain d'assiette,
5. En application des dispositions de l'article L 123-1-5 16° du Code de l'urbanisme, toute opération comprenant au moins 100 logements doit comporter un minimum de 30 % de logements sociaux au sens de l'article 55 de la loi S.R.U,
6. En application de l'article L.123-2 a) du Code de l'urbanisme à l'intérieur des secteurs de constructibilité limitée délimités sur le document graphique, seules sont admises les constructions et installations suivantes :
  - les travaux ayant pour objet l'adaptation ou la réfection des constructions existantes sont admis. Par ailleurs, sont également autorisées les extensions limitées des constructions existantes dans la limite de 50 m<sup>2</sup> de SHON cumulés,
  - les constructions nouvelles sont admises dans la limite de 50 m<sup>2</sup> de SHON cumulés,
  - ces dispositions sont applicables pour une durée maximale de 5 ans à compter de la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).
7. En application des dispositions de l'article L 123-1-5 7°bis du Code de l'urbanisme, en bordure des rues mentionnées sur le document graphique en tant qu'axe commercial à protéger, les dispositions suivantes s'imposent pour les locaux en rez-de-chaussée sur rue dans une profondeur minimale de 10 mètres comptée à partir de l'alignement :

- la transformation des surfaces de commerce ou d'artisanat en une affectation autre que commerce ou artisanat est interdite ;
- les locaux créés doivent être destinés au commerce ou à l'artisanat.

Toutefois ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;
- aux locaux nécessaires à l'accès et à la desserte de la construction y compris les locaux de stockage des ordures ménagères.

La commune de Noisy le Grand est concernée par les risques d'inondation par débordement de la Marne. Le plan de prévention du risque d'inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010. Il constitue une servitude d'utilité publique qui s'impose aux autorisations du droit des sols.

#### ARTICLE UB.3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

##### Rappel :

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de la construction ou de l'ensemble de construction à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte contre l'incendie.

##### 3-1 Les accès

Pour être constructible, tout terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée.

A défaut, son propriétaire doit obtenir un passage aménagé sur les fonds de ses voisins dans les conditions fixées à l'article 682 du Code Civil.

Les accès automobile doivent avoir une largeur minimale de **3 mètres** sur toute leur profondeur.

Les accès automobiles doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. La localisation des accès des véhicules doit être choisie, dans la mesure du possible, de façon à ne pas compromettre les plantations, espaces verts publics, les alignements d'arbres, les dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situés sur l'emprise de voirie.

Le nombre d'accès automobile doit être limité à un par terrain.

Si le terrain présente une largeur sur rue supérieure ou égale à 15 mètres, la réalisation de plusieurs accès automobile est autorisée.

Si le terrain est bordé par plusieurs rues, il est admis un accès automobile par rue. Toutefois, l'accès sur celle de ces rues qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Sauf impossibilité technique, la création d'un accès automobile à l'angle de deux voies est interdite.

Les débouchés des accès sur voie doivent avoir une pente inférieure ou égale à 5% calculée sur une bande de 4 mètres de profondeur à partir de l'alignement.

Les seuils des portails doivent être au minimum à 10 centimètres au dessus du fil d'eau du trottoir, afin de permettre l'écoulement des eaux pluviales.

##### 3-2 Les caractéristiques des voies nouvelles publiques ou privées

Les dimensions, les formes des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

Pour assurer la collecte des déchets et des ordures ménagères le ou les points de collecte doivent être accessibles par le camion. Une bande roulante d'un minimum 3 mètres de largeur et une raquette de retournement doivent être réalisés si la voie d'accès aux points de collecte est en impasse.

#### ARTICLE UB.4 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ASSAINISSEMENT

##### 4.1 - Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution.

##### 4-2 Assainissement :

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée :

- Toute précaution devra être prise pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- Les possibles mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique devront être envisagées et les solutions techniques destinées à éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique devront être mises en oeuvre. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N°94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics d'eaux usées et unitaires sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Tout projet doit être prémuni des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir, éventuellement, un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.

##### 4.2-1 Eaux Usées

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Les eaux issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux usées.

##### 4.2-2 Eaux Pluviales

Quelle que soit l'opération d'aménagement, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non - imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Pour un souci de pérennité du dispositif, les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.

Les eaux issues des parkings à ciel ouvert subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

#### 4.3 – Collecte des déchets et des ordures ménagères pour les nouvelles constructions

Pour les constructions de toute nature un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour assurer le stockage des déchets. La surface et la localisation de ces emplacements doivent être adaptées à la nature et l'importance de la construction.

Pour les constructions comprenant plus dix logements, un local ou plusieurs locaux destinés au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doivent être aménagés. Les locaux de stockage doivent avoir une capacité suffisante pour le remisage des contenants et respecter les dispositions prévues par la notice sur la collecte et le traitement des déchets ménagers.

Les locaux doivent être implantés de préférence en façade sur rue à rez-de-chaussée pour faciliter la collecte.

Pour les opérations comprenant plus de 30 logements, afin d'assurer la collecte dans de bonnes conditions, un local relais doit être réalisé. Celui-ci doit être facilement accessible depuis l'espace public.

#### ARTICLE UB.5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementée.

#### ARTICLE UB.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES

##### 6.1 – Modalités d'application de la règle

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques et des voies.

##### 6.2 – Règle générale

La partie verticale de la façade de toute construction à édifier en bordure d'emprises publiques ou de voies doit être implantée en retrait de l'alignement ou de la limite de fait.

La partie verticale de la façade de toute construction à édifier en bordure d'emprises publiques ou de voies, doit être implantée avec un retrait **au minimum égal à 2 mètres, au maximum égal à 4 mètres**, compté perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise ou à la limite de fait.

Lorsqu'une construction est implantée sur un terrain desservi par plusieurs emprises publiques ou voies, l'obligation d'implantation ne s'applique que sur l'une d'entre elles.

##### Gestion des saillies

Dans la bande de retrait, les saillies telles que balcons, débords de toiture, oriels, modénatures, qui ne présentent pas une profondeur supérieure à 1,30 mètre, sont autorisées.

Les perrons, escaliers d'accès ou terrasses en rez-de-chaussée, sont autorisés dans la bande de retrait si la saillie par rapport au plan de façade est inférieure ou égale à 1,30 mètre et la hauteur de l'ouvrage inférieure ou égale à 1,50 mètre par rapport au terrain naturel.

##### 6.3 – Dispositions particulières

Dans les cas suivants, des dispositions particulières sont applicables :

1. Dans les secteurs de pôles de quartier figurant sur le document graphique, les constructions situées dans la bande de constructibilité principale doivent être implantées à l'alignement ou à la limite de fait. Cependant les saillies édifiées en surplomb du domaine public sont autorisées sous réserve du règlement de voirie en vigueur. Lorsque l'environnement, la sécurité, ou l'expression d'une recherche architecturale les justifie, des retraits limités à 30% de la surface

de façade peuvent être autorisés pour les étages courants et le rez-de-chaussée. Les retraits sont autorisés pour les étages de couronnement.

Lorsqu'une construction est implantée sur un terrain desservi par plusieurs voies et/ou plusieurs emprises publiques, l'obligation d'implantation à l'alignement ou à la limite de fait ne s'applique que sur l'une d'entre elles.

2. Le long des voies repérées par un liseré sur le document graphique et dans le secteur UBd, les constructions situées dans la bande de constructibilité principale doivent être implantées soit à l'alignement soit en retrait de 2 mètres. Cependant les saillies édifiées en surplomb du domaine public sont autorisées sous réserve du règlement de voirie en vigueur. Lorsque l'environnement, la sécurité, ou l'expression d'une recherche architecturale les justifie, des retraits limités à 30% de la surface de façade peuvent être autorisés pour les étages courants et le rez-de-chaussée. Les retraits différents sont autorisés pour les étages de couronnement.
3. Lorsqu'il s'agit de constructions et d'installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, d'équipements techniques liés à la sécurité, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, l'implantation à l'alignement ou à la limite de fait peut être autorisée.
4. Les dispositions du 6-2 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).
5. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

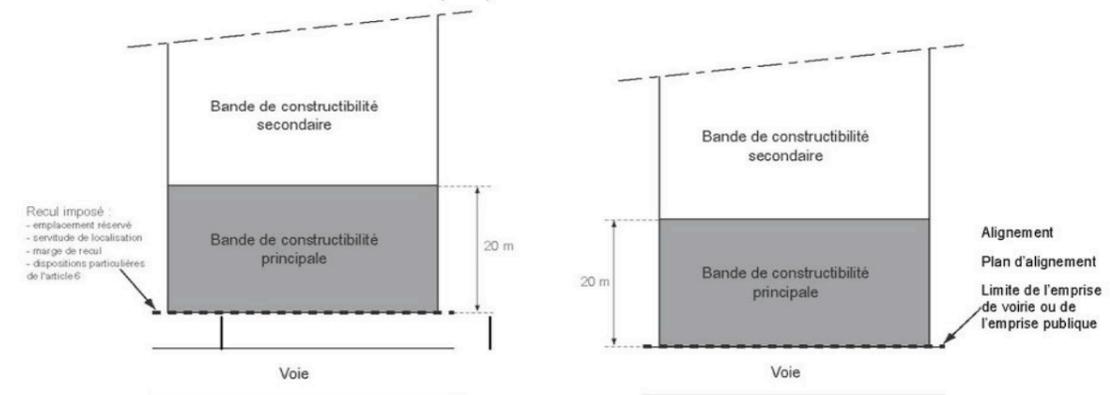
#### ARTICLE UB.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

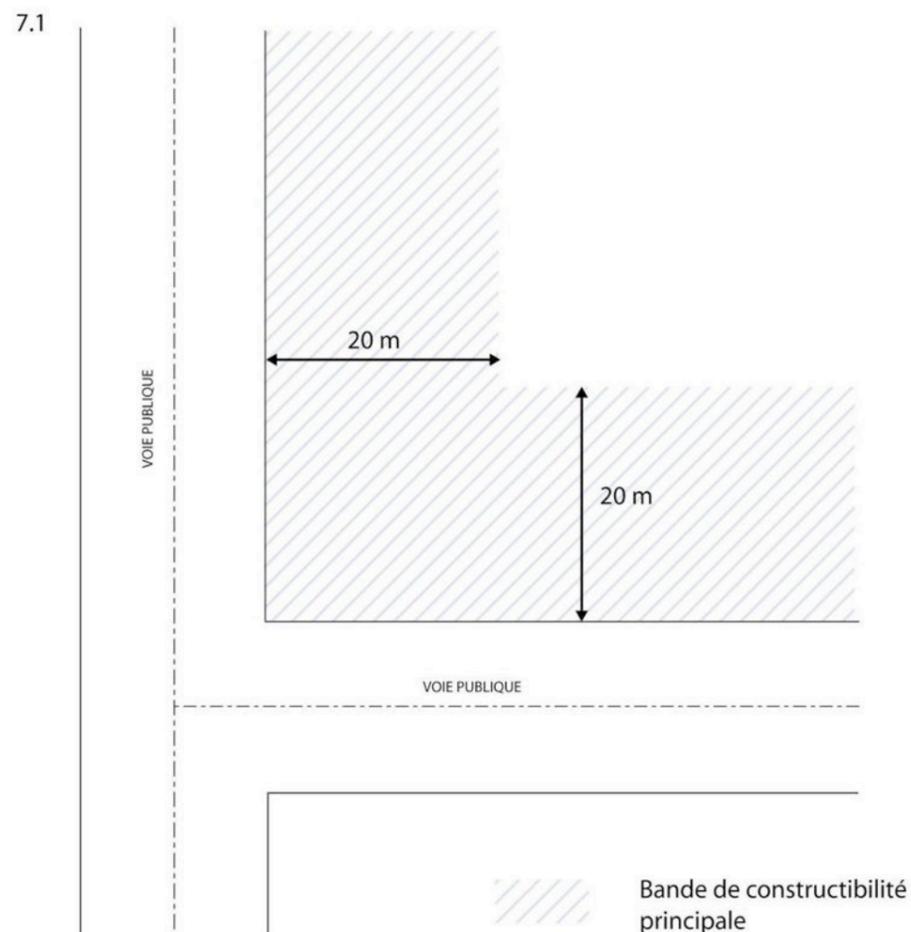
##### 7.1 – Modalité d'application de la règle

Les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives sont différentes selon leur localisation à l'intérieur du terrain en fonction des bandes de constructibilité mesurées à partir de la limite d'emprise, ou à partir de la marge minimum de recul lorsqu'elle est imposée.

Les bandes ne sont applicables qu'à partir des emprises et des voies définies à l'article 3 :

- la bande de constructibilité principale s'applique sur une profondeur de **20 mètres**
- la bande de constructibilité secondaire s'applique aux terrains ou parties de terrain non compris dans une bande de constructibilité principale.





## 7.2 - Règles d'implantation

Sauf indication portée au plan de zonage par un liseré le long des voies, les constructions ou parties de construction s'implantent :

- soit sur une ou plusieurs limites séparatives ;
- soit en retrait des limites séparatives.

Dans le cas d'une implantation de la construction ou d'une partie de la construction en retrait des limites séparatives les dispositions prévues au paragraphe 7.3 ci-après doivent être respectées.

### Dispositions particulières dans la bande de constructibilité principale

Dans le but d'une meilleure intégration du projet dans son environnement, les dispositions particulières suivantes sont prévues :

1. Le long des voies repérées par un liseré au plan de zonage et dans les pôles de quartier, les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives latérales aboutissant aux voies.
2. Lorsque le terrain présente un linéaire de façade sur voie supérieur à 20 mètres, afin d'éviter une monotonie du front de rue, des décrochements de façade peuvent être créés. Pour les terrains d'angle, le linéaire de façade est porté à 30 mètres en additionnant les linéaires de façades.

3. Pour créer des percées visuelles vers des cœurs d'îlot paysagers, des baies visuelles peuvent être créées soit sous forme de porche ou de rupture dans le front bâti. Ces percées ne peuvent pas avoir moins de 3,5 mètres de large et 3,5 mètres de haut.
4. Dans le cas d'une implantation en limite séparative, une partie seulement de la construction peut être implantée en limite. Il convient que les constructions garantissent une homogénéité du front bâti le long de la voie.

## 7.3 – Modalités de calcul des retraits

### 7.3.1 - Règle de retrait

#### Pour les parties de construction comportant des baies

Au droit des baies, le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de **8 mètres** ( $L \geq H \geq 8 \text{ m}$ ).

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la limite séparative en vis-à-vis.

#### Pour les parties de construction ne comportant pas de baies

Pour les parties de construction ne comportant pas de baie, à l'exception des lucarnes, marquises et chiens assis, le retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de **4 mètres** ( $L = H/3 \geq 4 \text{ m}$ ).

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la limite séparative en vis-à-vis.

### 7.3.2 - Dispositions particulières

Le retrait minimum est fixé à 1mètre dans les cas suivants :

1. Pour les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ;
2. Pour les locaux destinés au stockage des ordures ménagères nécessaires au tri sélectif ou au stationnement des vélos ;
3. Pour les piscines découvertes.

Les dispositions du 7.3.1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).

Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.

## ARTICLE UB.8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

### 8.1 - Règle générale

Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments sur un même terrain.

### Les parties de constructions situées en vis-à-vis ne comportant pas de baies

Les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui ne comportent pas de baies doivent respecter une distance supérieure au tiers de la hauteur de la construction la plus élevée avec un minimum de **4 mètres** ( $L > H/3 \geq 4 \text{ m}$ ).

### Les parties de constructions situées en vis-à-vis comportant des baies

La distance entre les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui comportent des baies doit être supérieure à la hauteur de la construction la plus élevée avec un minimum de **6 mètres** ( $L > H \geq 6 \text{ m}$ ).

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la construction en vis-à-vis.

## 8.2 – Dispositions particulières

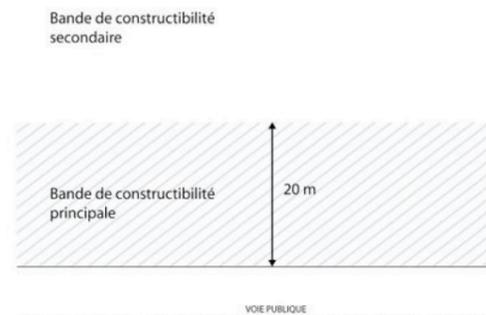
Il n'est pas fixé de règle :

- entre une construction principale et une construction annexe dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions annexes dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE UB.9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

### 9.1 – Règle générale

9.1



#### 1 – Dans la bande de constructibilité principale

L'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée.

#### 2 – Dans la bande de constructibilité secondaire

Dans la bande de constructibilité secondaire, telle qu'elle est définie à l'article 7, l'emprise au sol des constructions doit être au plus égale à **60%** de la superficie du terrain localisée dans la bande de constructibilité secondaire.

## 9.2 – Dispositions particulières

L'emprise au sol peut déroger à la règle dans les cas suivants :

1. Dans les secteurs de pôles de quartier figurant au document graphique, pour les terrains d'une superficie inférieure à 500 m<sup>2</sup>, l'emprise peut être de 100 %, sous réserve que le rez-de-chaussée soit occupé par au moins un local commercial.
2. L'emprise au sol n'est pas réglementée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

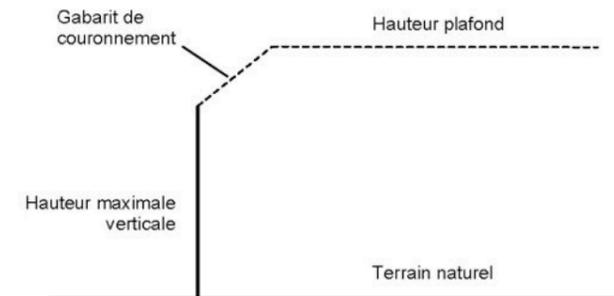
## ARTICLE UB.10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

### 10.1 – Hauteur maximale des constructions ou parties de constructions dans la bande de constructibilité principale

#### 10.1.1 – Définition

La hauteur se mesure en tout point de la construction à compter du terrain naturel.

La règle de hauteur s'appuie sur trois éléments constituant le gabarit enveloppe : une hauteur maximale de la verticale, un pan coupé correspondant au gabarit de couronnement et une ligne horizontale déterminant la hauteur plafond.



#### 10.1.2 – Le gabarit de couronnement

Le gabarit de couronnement de la construction est défini par un plan incliné à 45° dont les points d'attache se situent au sommet de la hauteur maximale de la verticale sur voie et un plan horizontal correspondant à la hauteur plafond.

Au dessus du gabarit de couronnement, les éléments de modénature, les lucarnes dont le total des largeurs cumulées par niveau n'excèdent pas 40% de la longueur de façade, les gardes corps à claire voie sont autorisés.

#### 10.1.3 – La hauteur plafond (hauteur totale de la construction)

La hauteur plafond est un plan horizontal parallèle à celui déterminé par la hauteur maximale de la verticale.

La hauteur plafond des constructions ne peut excéder de plus de **4 mètres** la hauteur maximale de la verticale sur voie.

Les éléments de modénature, les garde-corps à claire-voie les édicules techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise, peuvent dépasser la hauteur plafond dans une limite de 2 mètres à condition qu'ils soient implantés en retrait des voies d'une distance d'au moins 3 mètres.

**10.1.4 – Hauteur maximale de la verticale**

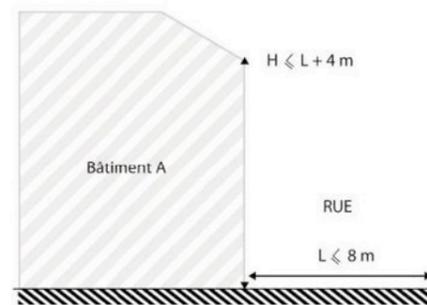
La hauteur maximale de la verticale des constructions sur les emprises publiques et sur les voies est limitée à :

- **12 mètres**, dans les secteurs UBa et UBb,
- **15 mètres**, dans les secteurs UBc et UBd,
- **18 mètres**, dans le secteur UBe.

**10.1.5 – Dispositions particulières :**

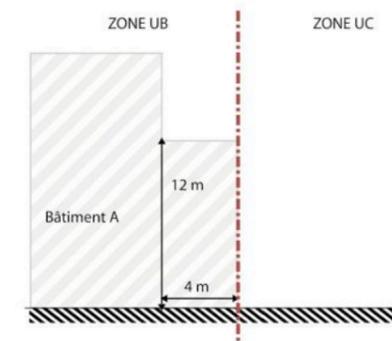
- Pour les constructions sur emprises publiques et sur voies d'une largeur inférieure ou égale à 8 mètres, la hauteur maximale de la verticale autorisée correspond au prospect sur voie augmenté de 4 mètres, dans les limites fixées précédemment.

10.1.2.



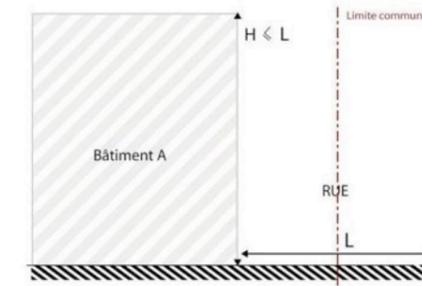
- **Lorsque la limite séparative constitue également une limite avec la zone UC**, la construction doit s'inscrire dans un gabarit en vis-à-vis de cette limite ainsi défini :
  - une verticale de 12 mètres de hauteur à compter du sol existant avant travaux au niveau de la limite séparative,
  - une horizontale de 4 mètres de long dont le point d'accroche se situe au sommet de la verticale.
 Au-delà de cette bande les dispositions générales s'appliquent.

10.1.2.

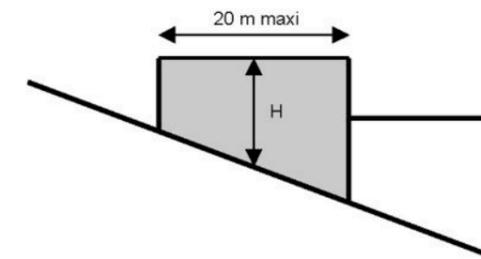


- **Lorsque l'alignement se situe en vis-à-vis d'une limite communale**, la hauteur maximale de la verticale autorisée correspond au prospect sur voie.

10.1.2.



- **Lorsque le terrain est en pente**, les cotes sont prises au milieu de sections de linéaire de façade de 20 mètres de long maximum.



- **Cas d'un terrain desservi par plusieurs voies d'altimétries différentes** : lorsque les bandes de constructibilité principale se superposent, les règles de hauteurs et de gabarit à l'intérieur des parties en superposition sont celles issues de la voie d'altimétrie la plus haute.

## 10.2 – Hauteur des constructions ou parties de construction dans la bande de constructibilité secondaire

### 10.2.1 – Définition

La règle de hauteur des constructions est définie par :

- une hauteur maximale des constructions ;
- un gabarit pour les constructions implantées en limite séparative.

Les éléments de modénature, les garde-corps à claire-voie, les édicules techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise, peuvent dépasser la hauteur plafond dans une limite de 2 mètres à condition qu'ils soient implantés en retrait des voies d'une distance d'au moins 3 mètres.

### 10.2.2 - Hauteur plafond des constructions (hauteur totale de la construction)

La hauteur se mesure en tout point de la construction :

- à compter du niveau du terrain existant avant travaux ;
- jusqu'au sommet du faîtage ou de l'acrotère.

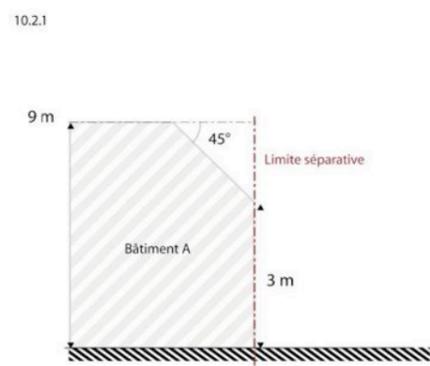
Lorsque le terrain a une déclivité supérieure à 7,5%, au niveau de l'emprise au sol de la construction, une tolérance de 1 mètre est admise.

La hauteur des constructions est limitée à **9 mètres** par rapport au terrain naturel.

### 10.2.3 - Gabarit des constructions en limite séparative

Lorsqu'une construction ou partie de construction est édifiée sur une limite séparative, conformément aux dispositions de l'article 7, elle doit s'inscrire dans un gabarit ainsi défini :

- une verticale de 3 mètres de hauteur à compter du sol existant avant travaux au niveau de la limite séparative.
- un plan incliné à 45° dont le point d'accroche se situe au sommet de la verticale.
- un plan horizontal fixé à 9 mètres par rapport au terrain naturel



## ARTICLE UB.11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS. PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

**Rappel :** En application de l'article R 111-21 du Code de l'urbanisme

Le projet peut être refusé ou n'être accepté 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.

### 11-1 Dispositions générales à prendre en compte

11-1-1 Composition générale et volumétrie des constructions :

#### ▪ Les toitures

Les édicules et ouvrages techniques tels que machinerie d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être pris en compte dans la composition générale du volume de la construction. Les matériaux et couleurs doivent être en harmonie avec ceux de la construction.

Le traitement des toitures-terrasses –volume, matériaux, couleur – doit garantir leur bonne insertion dans le site, y compris des points de vue éloignés.

Les toitures de toute nature (à pente ou non) peuvent être végétalisées.

#### ▪ Les façades

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions ni sur les clôtures.

#### ▪ Les façades commerciales

Les façades de locaux commerciaux doivent être conçues en harmonie avec les caractéristiques architecturales de l'immeuble dans lequel elles sont situées.

Les créations ou modifications de façades doivent respecter les prescriptions suivantes :

- les percements destinés à recevoir des vitrines doivent s'adapter à l'architecture de l'immeuble concerné ;
- lorsqu'un même commerce est établi sur plusieurs immeubles contigus, les percements de vitrines doivent en respecter les limites séparatives ;
- l'utilisation de manière uniforme de teintes vives est proscrite ;
- lorsqu'une façade commerciale existante présente un intérêt patrimonial ou architectural (modénatures, panneaux en bois travaillés, appareillage en pierres, etc.), celle-ci doit être, sauf impossibilité technique avérée, préservée ou mise en valeur ;
- le rez-de-chaussée des constructions nouvelles ou lors d'une modification destiné à des commerces, des activités ou des services, doit comporter l'emplacement d'un bandeau destiné à recevoir leur enseigne. Il doit être séparé de façon visible du premier étage, en s'inspirant des systèmes traditionnels (corniches, retraits, etc.). Il doit également être proportionné à la taille des locaux, du bâtiment et de la rue. Le bandeau doit également se limiter au linéaire des vitrines commerciales
- lors de l'installation de rideaux métalliques, les caissons doivent être intégrés dans le gros œuvre et ne pas présenter de saillie en façade. Ces rideaux sont de préférence ajourés.

Dans les secteurs de pôles de quartier figurant au document graphique, les devantures des locaux à usage de commerces, services et autres activités situés à rez-de-chaussée sur rue devront avoir une hauteur minimale de 3,50 mètres.

#### 11-1-2 Les éléments techniques :

##### ▪ Les descentes d'eaux pluviales

Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades.

##### ▪ Les rampes de parking

Les rampes de parking destinées à desservir les parcs de stationnement doivent être intégrées dans la construction. Dans le cas où la configuration du terrain ou des contraintes techniques ne le permettraient pas, elles devront être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

##### ▪ Les édicules et gaines techniques

Les édicules techniques en toiture doivent par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, dissimulés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

##### ▪ Les dévoilements des conduits de cheminée

Lorsqu'une construction nouvelle vient s'accoler à une ou des constructions existantes moins hautes et qu'un dévoilement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, celui-ci doit faire l'objet d'un traitement architectural afin de n'être pas visible dans le paysage.

La construction ou le rehaussement du ou des conduits à réaliser ne peut pas être laissé en matériau brut (aluminium, acier inox, etc...).

##### ▪ Les panneaux solaires ou photovoltaïques

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction. Lorsqu'ils sont posés sur une toiture en pente, ils doivent respecter la pente de la toiture.

#### 11-1-3 Les clôtures et les portails :

Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 2,30 mètres par rapport au terrain naturel.

Les clôtures en bordure de voie ou d'espace public doivent présenter une hauteur maximale de 2,00 mètres, à l'exclusion de dépassements ponctuels correspondants à des pilastres supports de portail ou d'éléments de serrurerie au dessus d'un mur bahut. Les parties pleines ne doivent pas dépasser 40% de la surface totale.

Les côtes sont prises au dessus des murs de soutènement nécessaires à la tenue des terres compte tenu des dénivelés existants.

##### ▪ Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif

Les dispositions précédentes ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

Rappel : Le plan de prévention du risque d'inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010, il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols, il peut pour certains secteurs imposer des dispositions particulières pour les clôtures.

## 11-2 Les dispositions particulières applicables aux constructions existantes

#### 11-2-1 La restauration des bâtiments :

- L'architecture (notamment les modénatures) et la volumétrie des constructions anciennes ou présentant un intérêt architectural doivent être respectées lors des ravalements, de réhabilitations. Toute extension, surélévation de bâtiment doit respecter l'architecture d'origine ou faire l'objet d'un traitement architectural contemporain.
- Les nouveaux percements doivent s'intégrer dans la composition des façades (reprise des proportions, du rythme et des éléments de modénature).
- La réfection de toiture doit respecter le style de la construction existante.

#### 11-2-2 L'extension et la surélévation des bâtiments existants :

Toute extension de bâtiment doit respecter l'architecture d'origine ou faire l'objet d'un traitement architectural contemporain.

## 11-3 Les dispositions particulières applicables aux éléments bâtis identifiés au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme

Sont repérés sur le plan de zonage des ensembles bâtis remarquables.

Les constructions concernées sont les suivantes :

1. Le bâtiment ancien de l'hôtel de ville,
2. Les bains douches municipaux à l'angle des rues Lucien Sampaix et Georges Laigneau,
3. L'école municipale de musique et de danse,
4. L'école maternelle Robert Desnos,
5. La maison du 60 avenue Cossonneau
6. La ferme du Clos Saint Vincent

La démolition totale ou partielle d'un élément ou d'un ensemble de patrimoine repéré et protégé au titre de l'article L-123-1-5 7° du Code de l'urbanisme, doit faire l'objet d'une autorisation préalable.

Tous les travaux exécutés sur un bâtiment faisant l'objet d'un repérage et d'une protection au titre de l'article L-123-1-5 7° du Code de l'urbanisme, doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques conférant leur intérêt. Cette protection n'interdit pas toute évolution du bâti, mais veille à la protection de la composition urbaine dans laquelle le bâti s'insère et des caractéristiques des éléments de patrimoine repérés.

Les projets contigus aux bâtiments ainsi protégés doivent être élaborés dans la perspective d'une bonne insertion urbaine, en assurant la qualité paysagère et architecturale des abords et la transition morphologique avec l'édifice repéré.

## 11-4 Dispositions particulières applicables aux espaces paysagers remarquables identifiés au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme

Sont repérés sur le plan de zonage des ensembles paysagers remarquables. Ils sont localisés en bord de Marne.

Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs est soumise à autorisation au titre des installations et travaux divers.

Ces espaces sont inconstructibles.

**ARTICLE UB.12 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT**

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

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

### 12.1 – Normes de stationnement pour les nouvelles constructions

#### a) Pour les constructions à destination d'habitation :

- 1 place par tranche de 70 m<sup>2</sup> de SHON, à partir de 40 m<sup>2</sup> de SHON créée avec un minimum de 1 place par logement, pour les programmes jusqu'à 210 m<sup>2</sup> SHON inclus
- 1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> avec un minimum de 1 place par logement, au-delà de 210 m<sup>2</sup> de SHON

Exemple :

- Réalisation de 35 m<sup>2</sup> de SHON, sans création de logement supplémentaire : aucune place n'est exigée
- Réalisation de 55 m<sup>2</sup> de SHON : 1 place
- Réalisation de 75 m<sup>2</sup> de SHON : 2 places
- Réalisation de 270 m<sup>2</sup> de SHON : 5 places

Pour les constructions de plus de 1 000 m<sup>2</sup> de SHON, doit être aménagé, un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison à domicile.

#### b) Pour les constructions à destination de commerces :

- Pour les commerces ayant une SHON inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche de 100 m<sup>2</sup> SHON ;
- Au delà de 300 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche complète de 40 m<sup>2</sup> de SHON réalisée. En outre, doit être prévu un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison.

La SHON est comptabilisée sans tenir compte des surfaces affectées aux réserves. Toutefois, lorsque les réserves ont une superficie égale ou supérieure à 300 m<sup>2</sup>, la norme établie au e) ci-après leur est applicable.

#### c) Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :

- 1 place de stationnement pour 2 chambres ;
- Par tranche complète de 40 chambres, il est imposé la réalisation d'au moins une aire adaptée aux opérations de stationnement des autocars et de livraisons inhérentes à l'établissement.

#### d) Pour les constructions à destination de bureaux :

Une place de stationnement par tranche de 60 m<sup>2</sup> de SHON créée, une place doit être prévue pour les livraisons par tranche complète de 1000 m<sup>2</sup> de SHON créée.

En outre, une place supplémentaire par tranche de 500 m<sup>2</sup> de SHON doit être aménagée pour le stationnement des visiteurs.

#### e) Pour les constructions à destination d'entrepôts ou d'artisanat :

Pour les véhicules légers :

- une place de stationnement par tranche complète de 100m<sup>2</sup> de SHON.

Pour les poids lourds :

- aucune place pour SHON < 500 m<sup>2</sup> ;
- 1 place de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour 500 m<sup>2</sup> < SHON < 1000m<sup>2</sup> ;
- 2 places de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour des SHON > 1000m<sup>2</sup>.

#### f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :

Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

### 12.2 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux-roues motorisés et poussettes pour les constructions nouvelles :

Afin de prendre en compte les besoins spécifiques des deux roues, il doit être réalisé des espaces de stationnement pour les vélos et deux-roues motorisés selon les dispositions suivantes.

#### a) Pour les constructions à destination d'habitation :

- Vélos : 1 place par logement à partir de 4 logements, ces espaces doivent être facilement accessibles et présenter une surface de 1 m<sup>2</sup> par place.
- Deux-roues motorisés : 1 place pour 10 places de voitures.

#### b) Pour les constructions à destination de bureaux :

- Vélo et deux-roues motorisés : la superficie totale des espaces dédiés doit représenter une surface supérieure ou égale à 2% de la SHON destinée aux bureaux.

c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. [Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.](#)

### 12.3 – Normes de stationnement pour les constructions existantes

Le nombre d'aires de stationnement est calculé, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction. La règle à appliquer est alors la même que celles des constructions neuves.

### 12.4 – Modalités de calcul du nombre de places

En l'absence de précision et dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche entamée.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement.

### 12.5 - Modalités de réalisation

Les places de stationnement seront créées en ouvrages. Un maximum de 5% des places de stationnement pourra être autorisé sur les espaces libres de construction. Dans le cas où des aires de stationnement seraient réalisées en surface, elles doivent respecter les dispositions de l'article 13.

Dimensions des aires de stationnement :

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir la forme d'un rectangle d'une longueur de 5 mètres et d'une largeur minimale de :

- 2,30 mètres sans point d'appui
- 2,45 mètres le long d'un poteau, si celui-ci n'excède pas 1 mètre de long.
- 2,60 mètres le long d'un mur ou d'une clôture
- 2,90 mètres entre deux murs.

Une proportion de 5% des places pourra déroger à ces dimensions minimales dans la limite de 5% des règles fixées.

**ARTICLE UB.13 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS**

**13-1 Analyse paysagère du site**

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.

**13-2 Obligations de planter**

**13-2-1** Espaces végétalisés :

Les espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en respectant les dispositions suivantes :

**60 %** au moins des espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en espaces de pleine terre.

Il peut être réalisé des espaces végétalisés sur dalle, en toiture terrasse pour répondre aux obligations de pleine terre en respectant les ratios suivants :

Espaces végétalisés sur dalle (toiture terrasse inférieure à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel) : 1 m<sup>2</sup> = 0,8 m<sup>2</sup> de pleine terre

Toiture terrasse végétalisée : 2 m<sup>2</sup> = 1 m<sup>2</sup> de pleine terre

Les espaces végétalisés sur dalle doivent comporter au moins 0,60 mètre d'épaisseur de terre végétale comportant tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.

Un arbre (plus de 7 mètres à l'état adulte) est imposé pour 100 m<sup>2</sup> d'espaces en pleine terre (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier inférieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre d'un volume au moins égal à un cube de 2 mètres de côté.

**13-2-2** Essences végétales :

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

**13-2-3** Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :

Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.

**13-2-4** Aires de stationnement :

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.

**ARTICLE UB.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

**14.1 – Secteurs UBa, UBc, UBd et UBe**

Il n'est pas fixé de Coefficient d'Occupation des Sols, les possibilités maximales d'occupation des sols sont limitées par l'application des règles 3 à 13 du règlement.

**14.2 – Secteur UBb**

Le COS est égal à 1,25.

**14.3 – Dispositions particulières**

Le COS n'est pas applicable pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 3 à 13.

## ZONE UC

### La zone UC - La zone pavillonnaire

Le tissu pavillonnaire couvre une partie importante de la commune, regroupant plusieurs secteurs : les Richardets et les Yvris au Sud de l'A4, le quartier de la Grenouillère, les quartiers du Marnois et de la Varenne, les bords de Marne...



### ARTICLE UC.1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. L'installation des caravanes, conformément aux dispositions des articles R.111-39 et R.111-43 du Code de l'urbanisme,
2. L'aménagement de terrains destinés à l'accueil des campeurs et des caravanes,
3. Les constructions destinées à la fonction d'entrepôts à l'exception de celles autorisées sous condition à l'article 2,
4. Les installations classées entraînant un périmètre de protection.
5. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau pour tous les terrains supportant des voies ferrées.

### ARTICLE UC.2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

1. Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à la législation en vigueur dès lors qu'elles sont compatibles avec le caractère à dominante résidentielle de la zone.
2. Les installations et travaux divers dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés, qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif,
3. Les constructions destinées, à titre principal, à une activité d'entreposage dès lors elles sont liées à une autre activité exercée sur le même terrain d'assiette,
4. En application de l'article L.123-2 a) du Code de l'Urbanisme à l'intérieur des secteurs de constructibilité limitée délimités sur le document graphique, seules sont admises les constructions et installations suivantes :
  - les travaux ayant pour objet l'adaptation ou la réfection des constructions existantes sont admis. Par ailleurs, sont également autorisées les extensions limitées des constructions existantes dans la limite de 50 m<sup>2</sup> de SHON cumulés,
  - les constructions nouvelles sont admises dans la limite de 15 m<sup>2</sup> de SHON cumulés,
  - ces dispositions sont applicables pour une durée maximale de 5 ans à compter de la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).

La commune de Noisy le Grand est concernée par les risques d'inondation par débordement de la Marne.

Le plan de prévention du risque d'inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010, il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols.

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

**Rappel :**

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de la construction ou de l'ensemble de construction à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte contre l'incendie.

**3-1 Les accès**

Pour être constructible, tout terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée.

A défaut, son propriétaire doit obtenir un passage aménagé sur les fonds de ses voisins dans les conditions fixées à l'article 682 du Code Civil.

Les accès automobile doivent avoir une largeur minimale de **3 mètres** sur toute leur profondeur.

Les accès automobiles doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. La localisation des accès des véhicules doit être choisie, dans la mesure du possible, de façon à ne pas compromettre les plantations, espaces verts publics, les alignements d'arbres, les dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situés sur l'emprise de voirie.

Le nombre d'accès automobile doit être limité à un par terrain.

Si le terrain présente une largeur sur rue supérieure ou égale à 15 mètres, la réalisation de deux accès automobile est autorisée.

Si le terrain est bordé par plusieurs rues, il est admis un accès automobile par rue. Toutefois, l'accès sur celle de ces rues qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Sauf impossibilité technique, la création d'un accès automobile à l'angle de deux voies est interdite.

Les débouchés des accès sur voie doivent avoir une pente inférieure ou égale à 5% calculée sur une bande de 4 mètres de profondeur à partir de l'alignement.

Les seuils des portails doivent être au minimum à 10 centimètres au dessus du fil d'eau du trottoir, afin de permettre l'écoulement des eaux pluviales.

**3-2 Les caractéristiques des voies nouvelles publiques ou privées**

Les dimensions, les formes des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

Pour assurer la collecte des déchets et des ordures ménagères le ou les points de collecte doivent être accessibles par le camion. Une bande roulante d'un minimum 3 mètres de largeur et une raquette de retournement doivent être réalisés si la voie d'accès aux points de collecte est en impasse.

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

**4.1 - Alimentation en eau potable**

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution.

**4-2 Assainissement :**

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée :

- Toute précaution devra être prise pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- Les possibles mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique devront être envisagées et les solutions techniques destinées à éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique devront être mises en oeuvre. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N°94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics d'eaux usées et unitaires sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Tout projet doit être prémuni des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir, éventuellement, un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.

**4.2-1 Eaux Usées**

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Les eaux issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux usées.

**4.2-2 Eaux Pluviales**

Quelle que soit l'opération d'aménagement, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non - imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Pour un souci de pérennité du dispositif, les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.

Les eaux issues des parkings à ciel ouvert subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

**4.3 – Collecte des déchets et des ordures ménagères pour les nouvelles constructions**

Pour les constructions de toute nature un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour assurer le stockage des déchets. La surface et la localisation de ces emplacements doivent être adaptées à la nature et l'importance de la construction.

Pour les constructions comprenant plus dix logements, un local ou plusieurs locaux destinés au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doivent être aménagés. Les locaux de stockage doivent avoir une capacité suffisante pour le remisage des contenants et respecter les

dispositions prévues par la notice sur la collecte et le traitement des déchets ménagers.

Les locaux doivent être implantés de préférence en façade sur rue à rez-de-chaussée pour faciliter la collecte.

Pour les opérations comprenant plus de 30 logements, afin d'assurer la collecte dans de bonnes conditions, un local relais doit être réalisé, celui-ci doit être facilement accessible depuis l'espace public.

#### ARTICLE UC.5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

##### 5.1 – Règle générale

Non réglementée.

##### 5.2 – Secteur UCc1

Pour préserver la qualité paysagère du secteur, une surface minimale de 2000 m<sup>2</sup> est exigée pour qu'un terrain soit constructible.

#### ARTICLE UC.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES

##### 6.1 – Modalités d'application de la règle

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques et des voies.

##### 6.2 – Règle générale

La partie verticale de la façade de toute construction à édifier en bordure d'emprises publiques ou de voies, doit être implantée en retrait de l'alignement ou de la limite de fait.

Le retrait, exception faite des saillies ne peut être inférieur à 4 mètres, comptés perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise.

###### Gestion des saillies

Dans la bande de retrait, les saillies telles que balcons, débords de toiture, oriels, modénatures, qui ne présentent pas une profondeur supérieure à 1,30 mètre, sont autorisées.

Les perrons, escaliers d'accès ou terrasses en rez-de-chaussée, sont autorisés dans la bande de retrait si la saillie par rapport au plan de façade est inférieure ou égale à 1,30 mètre et la hauteur de l'ouvrage inférieure ou égale à 1,50 mètre par rapport au terrain naturel.

##### 6.3 – Dispositions particulières

Dans les cas suivants, des dispositions particulières sont applicables :

1. Les constructions existantes implantées à l'alignement ou en retrait de l'alignement ou de la limite de fait peuvent comporter des saillies édifiées en surplomb du domaine public sous réserve du respect des prescriptions du règlement de voirie en vigueur.
2. Lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, l'implantation à l'alignement ou à la limite de fait est autorisée.
3. Les dispositions du 6-2 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).
4. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

#### ARTICLE UC.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

##### 7.1 – Règles d'implantation

Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées :

- soit sur une ou plusieurs limites séparatives ;
- soit en retrait des limites séparatives.

Dans le cas d'une implantation de la construction en retrait des limites séparatives les dispositions prévues au paragraphe 7.2 ci-après doivent être respectées.

###### Dispositions particulières

Dans le but d'une meilleure intégration du projet dans son environnement, une implantation particulière peut être imposée dans le cas suivant :

Lorsque le terrain présente un linéaire de façade sur voie supérieur à 20 mètres, afin d'éviter une monotonie du front de rue ou de créer des percées visuelles vers des cœurs d'îlot paysagers. Pour les terrains d'angle, le linéaire de façade est porté à 30 mètres en additionnant les linéaires de façades.

##### 7.2 – Modalités de calcul des retraits

###### 7.2.1 - Règle de retrait

###### Pour les parties de construction comportant des baies :

Au droit des baies, le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de 8 mètres ( $L \geq H \geq 8$  m).

###### Pour les parties de construction ne comportant pas de baie :

Pour les parties de construction ne comportant pas de baie, à l'exception des lucarnes, marquises et chiens assis, le retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de 2,5 mètres ( $L \geq H/3 \geq 2,5$  m).

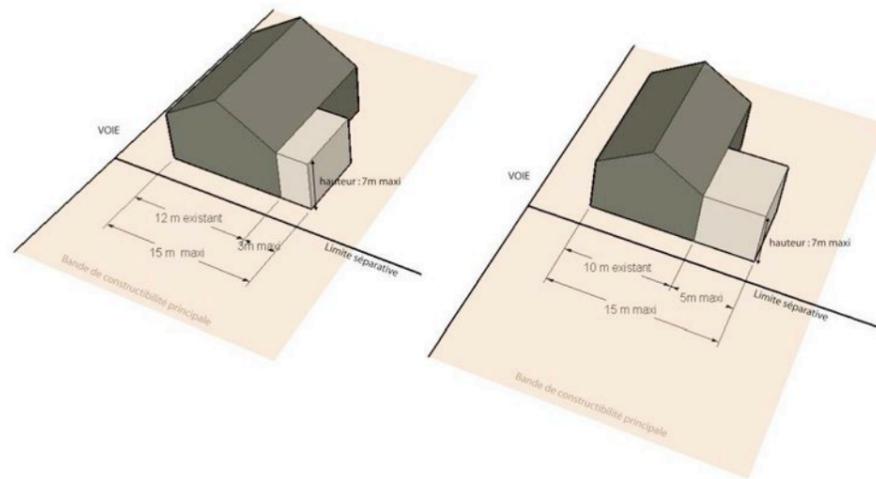
Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la limite séparative en vis-à-vis.

###### 7.2.2 - Dispositions particulières

- Le retrait minimum est fixé à 1 mètre dans les cas suivants :
  1. Pour les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs,
  2. Pour les locaux destinés au stockage des ordures ménagères nécessaires au tri sélectif ou au stationnement des vélos,
  3. Pour les piscines découvertes.
- Dans le cas d'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011) implantée dans la bande de constructibilité principale et ne respectant pas les dispositions figurant au 7.2.1, son extension horizontale et sa surélévation dans le prolongement de l'existant sont admises dans la mesure où :
  - L'extension horizontale est inférieure ou égale à 5 mètres La longueur totale de façade résultante de cet agrandissement, et non conforme aux règles définies au paragraphe 7.2.1, ne peut excéder 15 mètres,
  - La surélévation n'excède pas 1,50 mètre à l'aplomb de la façade concernée,

- La hauteur plafond de la construction dans la partie de recul imposé par les dispositions du 7.2.1 n'excède pas mètres 7 mètres.
- Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.
- Les dispositions du 7-2-1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (16/11/2011).

### 7.2.2



## ARTICLE UC.8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

### 8.1 - Règle générale

Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments sur un même terrain.

#### Les parties de constructions situées en vis-à-vis ne comportant pas de baies

L'implantation des constructions sur un même terrain est libre pour les parties de construction se faisant vis-à-vis qui ne comportent pas de baie

#### Les parties de constructions situées en vis-à-vis comportant des baies

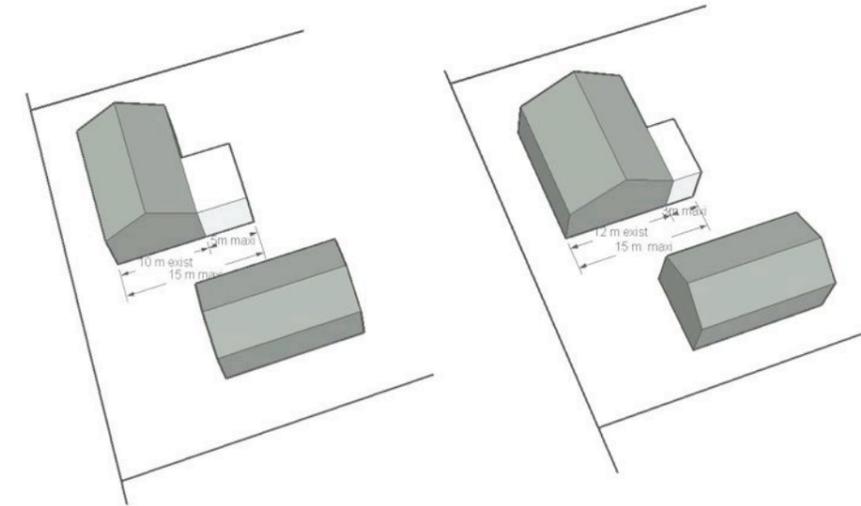
La distance entre les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui comportent des baies doit être supérieure à la hauteur de la construction avec un minimum de 4 mètres ( $L > H \geq 4$ ).

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la construction en vis-à-vis.

Ne sont pas comptés dans le calcul du retrait les éléments de modénature, les auvents, les débords de toiture ni les parties enterrées des constructions.

### 8.2 - Dispositions particulières

Agrandissement des constructions existantes comportant des baies ne respectant pas les dispositions du 8-1 : lorsque les façades créées ne comportent pas de baie, l'agrandissement pourra se faire dans le prolongement des murs existants. Cependant, cette extension est limitée, le prolongement des murs existants ne peut excéder 5 mètres. La longueur totale de façade résultante de cet agrandissement et ne respectant pas la règle de recul définie au paragraphe 8.1, ne peut excéder 15 mètres.



Il n'est pas fixé de règle :

- entre une construction principale et une construction annexe dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions annexes dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE UC.9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Dans le secteur UCa :

L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 50 % de la superficie du terrain.

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

Dans le secteur UCb :

L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 40 % de la superficie du terrain.

Dans le secteur UCc1 et UCc2 :

L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 30 % de la superficie du terrain.

**ARTICLE UC.10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS**

**10.1 – Définition**

La règle de hauteur des constructions est définie par :

- un gabarit pour les constructions implantées en limite séparative en secteur UC c 1 ;
- une hauteur maximale des constructions.

Les éléments de modénature, les garde-corps à claire-voie les édicules techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise, peuvent dépasser la hauteur maximale dans une limite de 2 mètres à condition qu'ils soient implantés en retrait des voies d'une distance d'au moins 3 mètres.

**10.2 – Gabarit des constructions en limite séparative en secteur UC c 1**

Lorsqu'une construction ou partie de construction est édifiée en limite séparative, conformément aux dispositions de l'article 7, outre le fait qu'elle doit respecter les dispositions du paragraphe ci avant, elle doit s'inscrire dans un gabarit ainsi défini :

- une verticale de 3 mètres de hauteur à compter du sol existant avant travaux au niveau de la limite séparative.
- un plan incliné à 45° dont le point d'accroche se situe au sommet de la verticale.
- un plan horizontal fixé à 6,50 mètres par rapport au terrain naturel.

**10.3 – Hauteur maximale des constructions.**

La hauteur se mesure en tout point de la construction :

- à compter du niveau du terrain existant avant travaux ;
- jusqu'au sommet du faîtage ou de l'acrotère.

Lorsque le terrain a une dénivelité supérieure à 7,5%, au niveau de l'emprise au sol de la construction, une tolérance de 1 mètre est admise.

**Secteurs UCa, UCb**

La hauteur des constructions est limitée à **9 mètres** à l'égout ou à l'acrotère, pour les toitures à pente la hauteur au sommet du faîtage ne peut excéder de plus de 4 mètres la hauteur maximale à l'égout.

**Secteur UCc1**

La hauteur des constructions est limitée à **9 mètres** au sommet du faîtage ou de l'acrotère.

**Secteur UCc2**

La hauteur des constructions est limitée à **11 mètres** au sommet du faîtage ou de l'acrotère.

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

**Rappel :** En application de l'article R 111-21 du Code de l'urbanisme

Le projet peut être refusé ou n'être accepté 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.

**11-1 Dispositions générales à prendre en compte**

11-1-1 Composition générale et volumétrie des constructions :

▪ **Les toitures**

Les édicules et ouvrages techniques tels que machinerie d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être pris en compte dans la composition générale du volume de la construction. Les matériaux et couleurs doivent être en harmonie avec ceux de la construction.

Le traitement des toitures-terrasses –volume, matériaux, couleur – doit garantir leur bonne insertion dans le site, y compris des points de vue éloignés.

Les toitures de toute nature (à pente ou non) peuvent être végétalisées.

▪ **Les façades**

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions ni sur les clôtures.

▪ **Les façades commerciales**

Les façades de locaux commerciaux doivent être conçues en harmonie avec les caractéristiques architecturales de l'immeuble dans lequel elles sont situées.

Les créations ou modifications de façades doivent respecter les prescriptions suivantes :

- les percements destinés à recevoir des vitrines doivent s'adapter à l'architecture de l'immeuble concerné ;
- lorsqu'un même commerce est établi sur plusieurs immeubles contigus, les percements de vitrines doivent en respecter les limites séparatives ;
- l'utilisation de manière uniforme de teintes vives est proscrite ;
- lorsqu'une façade commerciale existante présente un intérêt patrimonial ou architectural (modénatures, panneaux en bois travaillés, appareillage en pierres, etc.), celle-ci doit être, sauf impossibilité technique avérée, préservée ou mise en valeur ;
- le rez-de-chaussée des constructions nouvelles ou lors d'une modification destiné à des commerces, des activités ou des services, doit comporter l'emplacement d'un bandeau destiné à recevoir leur enseigne. Il doit être séparé de façon visible du premier étage, en s'inspirant des systèmes traditionnels (corniches, retraits, etc.). Il doit également être proportionné à la taille des locaux, du bâtiment et de la rue. Le bandeau doit également se limiter au linéaire des vitrines commerciales
- lors de l'installation de rideaux métalliques, les caissons doivent être intégrés dans le gros œuvre et ne pas présenter de saillie en façade. Ces rideaux sont de préférence ajourés.

11-1-2 Les éléments techniques :

▪ **Les descentes d'eaux pluviales**

Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades.

▪ **Les rampes de parking**

Les rampes de parking destinées à desservir les parcs de stationnement doivent être intégrées dans la construction. Dans le cas où la configuration du terrain ou des contraintes techniques ne le permettraient pas, elles devront être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

▪ **Les édifices et gaines techniques**

Les édifices techniques en toiture doivent par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, dissimulés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

▪ **Les dévoiements des conduits de cheminée**

Lorsqu'une construction nouvelle vient s'accoler à une ou des constructions existantes moins hautes et qu'un dévoiement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, celui-ci doit faire l'objet d'un traitement architectural afin de n'être pas visible dans le paysage.

La construction ou le rehaussement du ou des conduits à réaliser ne peut pas être laissé en matériau brut (aluminium, acier inox, etc...).

▪ **Les panneaux solaires ou photovoltaïques**

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction. Lorsqu'ils sont posés sur une toiture en pente, ils doivent respecter la pente de la toiture.

**11-1-3 Les clôtures et les portails :**

Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 2,30 mètres par rapport au terrain naturel.

Les clôtures en bordure de voie ou d'espace public doivent présenter une hauteur maximale de 2,00 mètres, à l'exclusion de dépassements ponctuels correspondants à des pilastres supports de portail ou d'éléments de serrurerie au dessus d'un mur bahut. Les parties pleines ne doivent pas dépasser 40% de la surface totale.

Les côtes sont prises au dessus des murs de soutènement nécessaires à la tenue des terres compte tenu des dénivelés existants.

Rappel : Le plan de prévention du risque d'inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010, il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols, il peut pour certains secteurs imposer des dispositions particulières pour les clôtures.

**11.1.4 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif**

Les dispositions précédentes ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

**11-2 Les dispositions particulières applicables aux constructions existantes**

**11-2-1 La restauration des bâtiments :**

- L'architecture (notamment les modénatures) et la volumétrie des constructions anciennes ou présentant un intérêt architectural doivent être respectées lors des ravalements, de réhabilitations. Toute extension, surélévation de bâtiment doit respecter l'architecture d'origine ou faire l'objet d'un traitement architectural contemporain.
- Les nouveaux percements doivent s'intégrer dans la composition des façades (reprise des proportions, du rythme et des éléments de modénature).
- La réfection de toiture doit respecter le style de la construction existante.

**11-2-2 L'extension et la surélévation des bâtiments existants :**

Toute extension de bâtiment doit respecter l'architecture d'origine ou faire l'objet d'un traitement architectural contemporain.

**11-3 Les dispositions particulières applicables aux éléments bâtis identifiés au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme**

La construction concernée est la suivante : la villa Cathala.

La démolition totale ou partielle d'un élément ou d'un ensemble de patrimoine repéré et protégé au titre de l'article L-123-1-5 7° du Code de l'urbanisme, doit faire l'objet d'une autorisation préalable. Tous les travaux exécutés sur un bâtiment faisant l'objet d'un repérage et d'une protection au titre de l'article L-123-1-5 7° du Code de l'urbanisme, doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques conférant leur intérêt. Cette protection n'interdit pas toute évolution du bâti, mais veille à la protection de la composition urbaine dans laquelle le bâti s'insère et des caractéristiques des éléments de patrimoine repérés. Les projets contigus aux bâtiments ainsi protégés doivent être élaborés dans la perspective d'une bonne insertion urbaine, en assurant la qualité paysagère et architecturale des abords et la transition morphologique avec l'édifice repéré.

**11-4 Les dispositions particulières applicables à la zone UCc1 - Parc de Villeflix identifiée en site paysager remarquable au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme**

Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs est soumise à autorisation au titre des installations et travaux divers.

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

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

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

Dimensions des aires de stationnement :

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir la forme d'un rectangle d'une longueur de 5 mètres et d'une largeur minimale de 2,20 mètres.

**12.1 – Normes de stationnement pour les nouvelles constructions**

**a) Pour les constructions à destination d'habitation :**

- 1 place par tranche de 60m<sup>2</sup> avec un minimum de 2 places par logement.

**b) Pour les constructions à destination de commerces :**

- Pour les commerces ayant une SHON inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche de 100 m<sup>2</sup> SHON.
- Pour les commerces dont la SHON est supérieure à 300 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche complète de 40 m<sup>2</sup> de SHON réalisée. En outre, doit être prévu un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison.

**c) Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :**

- 1 place de stationnement pour 2 chambres ;
- Par tranche complète de 40 chambres, il est imposé la réalisation d'au moins une aire adaptée aux opérations de stationnement des autocars et de livraisons inhérentes à l'établissement.

**d) Pour les constructions à destination de bureaux :**

Une place de stationnement par tranche de 60 m<sup>2</sup> de SHON créée, une place doit être prévue pour les livraisons par tranche complète de 1000 m<sup>2</sup> de SHON créée.

En outre, une place supplémentaire par tranche de 500 m<sup>2</sup> de SHON doit être aménagée pour le stationnement des visiteurs.

**e) Pour les constructions à destination d'entrepôts ou d'artisanat :**

Pour les véhicules légers :

- une place de stationnement par tranche complète de 100 m<sup>2</sup> de SHON.

Pour les poids-lourds :

- aucune place pour SHON < 500 m<sup>2</sup> ;
- 1 place de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour 500 m<sup>2</sup> < SHON < 1000m<sup>2</sup> ;
- 2 places de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour des SHON > 1000m<sup>2</sup>.

**f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :**

Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

## 12.2 – Normes de stationnement pour les constructions existantes

Le nombre d'aires de stationnement est calculé, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction. La règle à appliquer est alors la même que pour les constructions neuves.

Toutefois dans le cas d'un aménagement avec ou sans extension de la SHON d'une construction à destination d'habitation se traduisant par la création de nouveaux logements les dispositions du 12.1 s'appliquent au regard du nombre total de logements après travaux.

## 12.3 – Modalités de calcul du nombre de places

En l'absence de précision et dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche entamée.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement.

## 12.4 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux roues motorisées et poussettes pour les constructions nouvelles :

Afin de prendre en compte les besoins spécifiques des deux roues, il doit être réalisé des espaces de stationnement pour les vélos et deux-roues motorisés selon les dispositions suivantes :

**a) Pour les constructions à destination d'habitation :**

- Vélos : 1 place par logement à partir de 4 logements, ces espaces doivent être facilement accessibles et présenter une surface de 1 m<sup>2</sup> par place.
- Deux-roues motorisés : 1 place pour 10 places de voitures.

**b) Pour les constructions à destination de bureaux :**

- Vélo et deux-roues motorisés : la superficie totale des espaces dédiés doit représenter une surface supérieure ou égale à 2% de la SHON destinée aux bureaux.

c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.

### ARTICLE UC.13 – OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

#### 13-1 Analyse paysagère du site

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.

#### 13-2 Obligations de planter

##### 13-2-1 Espaces végétalisés :

Les espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en respectant les dispositions suivantes :

**60 %** au moins des espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en espaces de pleine terre.

Il peut être réalisé des espaces végétalisés sur dalle, en toiture terrasse pour répondre aux obligations de pleine terre en respectant les ratios suivants :

Espaces végétalisés sur dalle (toiture terrasse inférieure à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel) : 1 m<sup>2</sup> = 0,8 m<sup>2</sup> de pleine terre

Toiture terrasse végétalisée : 2 m<sup>2</sup> = 1 m<sup>2</sup> de pleine terre

En aucun cas, la surface de pleine terre réalisée ne peut être inférieure à 50 % de la surface des espaces libres de toute construction en élévation.

Les espaces végétalisés sur dalle doivent comporter au moins 0,60 mètre d'épaisseur de terre végétale comportant tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.

Un arbre (plus de 7 mètres à l'état adulte) est imposé pour 100 m<sup>2</sup> d'espaces en pleine terre (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier inférieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre d'un volume au moins égal à un cube de 2 mètres de côté.

##### 13-2-2 Essences végétales :

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

##### 13-2-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :

Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.

**13-2-4 Aires de stationnement :**

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.

**13-3 Dispositions particulières applicables à la zone UCc1 - Parc de Villeflix identifiée en site paysager remarquable au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme**

Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs est soumise à autorisation au titre des installations et travaux divers.

**ARTICLE UC.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

**14-1 – Secteur UCa**

Le COS est égal à 0,40.

**14-2 – Secteur UCb**

Le COS est égal à 0,30.

**14-3 – Secteur UCc1**

Le COS est égal à 0,20

**14-4 – Secteur UCc2**

Le COS est égal à 0,25.

**14-5 – Dispositions particulières**

Le COS n'est pas applicable aux équipements publics ou d'intérêt collectif, les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des articles 3 à 13.

En cas de division de terrain, le calcul du COS sera effectué conformément aux dispositions de l'article L123-1-11 du Code de l'urbanisme. C'est à dire que sur le terrain issu d'un détachement effectué après la date de l'approbation du PLU et depuis moins de 10 ans, il ne pourra être construit que dans la limite des droits à construire qui n'ont pas déjà été utilisés sur le terrain d'origine.

## ZONE UE

### La zone UE - La zone de développement économique

Elle s'étend sur les secteurs de la ZAE des Richardets et de la ZAE de la Varenne ainsi que sur un secteur des Yvris.



### ARTICLE UE.1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. Les constructions destinées à une activité d'entreposage d'une superficie supérieure à 500 m<sup>2</sup> de SHON ou, dès lors qu'elle n'est pas liée à une autre activité exercée sur le même terrain d'assiette.
2. Les constructions à usage de commerce à l'exception des dispositions figurant à l'article 2.
3. Les installations classées entraînant un périmètre de protection.
4. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau [ferroviaire et du réseau de transport public du Grand Paris](#) pour tous les terrains supportant des voies ferrées.

### ARTICLE UE.2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

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

1. Les habitations dans les secteurs UE, UEa et UEc, à condition d'être indispensables à la surveillance ou à la direction des entreprises,
2. Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à la législation en vigueur dès lors qu'elles sont compatibles avec le caractère de la zone.
3. Les équipements collectifs d'intérêt général, si leur implantation est compatible avec le caractère de la zone,
4. Les constructions à destination de commerces dans le secteur UEc à condition que la SHON à destination de commerce ne représente pas plus de 25% de la SHON totale réalisée sur l'unité foncière dans la limite de 500 m<sup>2</sup> de SHON,
5. Les installations et travaux divers dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés, qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif,
6. Les aménagements nécessaires à l'aire d'accueil des gens du voyage,
7. La commune de Noisy le Grand est concernée par les risques d'inondation par débordement de la Marne. Le Plan de Prévention du Risque d'Inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010, il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols.

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

#### Rappel :

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de la construction ou de l'ensemble de construction à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte contre l'incendie.

#### **3-1 Les accès**

Pour être constructible, tout terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée.

A défaut, son propriétaire doit obtenir un passage aménagé sur les fonds de ses voisins dans les conditions fixées à l'article 682 du Code Civil.

Les accès automobile doivent avoir une largeur minimale de **3 mètres** sur toute leur profondeur.

Les accès automobiles doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. La localisation des accès des véhicules doit être choisie, dans la mesure du possible, de façon à ne pas compromettre les plantations, espaces verts publics, les alignements d'arbres, les dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situés sur l'emprise de voirie.

Le nombre d'accès automobile doit être limité à un par terrain.

Si le terrain présente une largeur sur rue supérieure ou égale à 15 mètres, la réalisation de plusieurs accès automobile est autorisée.

Si le terrain est bordé par plusieurs rues, il est admis un accès automobile par rue. Toutefois, l'accès sur celle de ces rues qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Sauf impossibilité technique, la création d'un accès automobile à l'angle de deux voies est interdite.

Les débouchés des accès sur voie doivent avoir une pente inférieure ou égale à 5% calculée sur une bande de 4 mètres de profondeur à partir de l'alignement.

Les seuils des portails doivent être au minimum à 10 centimètres au dessus du fil d'eau du trottoir, afin de permettre l'écoulement des eaux pluviales.

### 3-2 Les caractéristiques des voies nouvelles publiques ou privées

Les dimensions, les formes des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

Pour assurer la collecte des déchets et des ordures ménagères le ou les points de collecte doivent être accessibles par le camion. Une bande roulante d'un minimum 3 mètres de largeur et une raquette de retournement doivent être réalisés si la voie d'accès aux points de collecte est en impasse.

## ARTICLE UE.4 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ASSAINISSEMENT

### 4.1 - Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution.

### 4-2 Assainissement :

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée :

- Toute précaution devra être prise pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- Les possibles mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique devront être envisagées et les solutions techniques destinées à éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique devront être mises en oeuvre. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N°94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics d'eaux usées et unitaires sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Tout projet doit être prémuni des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir, éventuellement, un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.

### 4.2-1 Eaux Usées

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Les eaux issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux usées.

### 4.2-2 Eaux Pluviales

Quelle que soit l'opération d'aménagement, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non - imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Pour un souci de pérennité du dispositif, les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.

Les eaux issues des parkings à ciel ouvert subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

## 4.3 – Collecte des déchets et des ordures ménagères pour les nouvelles constructions

Pour les constructions de toute nature un ou plusieurs emplacements doivent être prévus pour assurer le stockage des déchets. La surface et la localisation de ces emplacements doivent être adaptées à la nature et l'importance de la construction.

Pour les constructions comprenant plus dix logements, un local ou plusieurs locaux destinés au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doivent être aménagés. Les locaux de stockage doivent avoir une capacité suffisante pour le remisage des contenants et respecter les dispositions prévues par la notice sur la collecte et le traitement des déchets ménagers.

Les locaux doivent être implantés de préférence en façade sur rue à rez-de-chaussée pour faciliter la collecte.

Pour les opérations comprenant plus de 30 logements, afin d'assurer la collecte dans de bonnes conditions, un local relais doit être réalisé, celui-ci doit être facilement accessible depuis l'espace public.

## ARTICLE UE.5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementée.

## ARTICLE UE.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES

### 6.1 – Modalités d'application de la règle

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des voies et des emprises publiques.

## 6.2 – Règle générale

1. Les constructions doivent être implantées en retrait de l'alignement ou de la limite de fait.

Le retrait, exception faite des saillies tels que balcons, débords de toiture, modénatures, ne peut être inférieur à 4 mètres comptés perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise.

2. Dans le secteur UEa le retrait, exception faite des saillies tels que balcons, débords de toiture, modénatures, ne peut être inférieur à 8 mètres comptés perpendiculairement par rapport à la limite d'emprise.

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

### Gestion des saillies, des retraits

Les saillies telles que balcons, débords de toiture, oriels, modénatures, qui ne présentent pas une profondeur supérieure à 1,30 mètre, sont autorisées. Les perrons, escaliers d'accès ou terrasses en rez-de-chaussée, sont autorisés dans la bande de retrait.

### ARTICLE UE.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions peuvent être implantées :

- Sur une ou plusieurs limites séparatives à l'exception de celles coïncidant avec les limites de périmètre de la zone UE.
- A une distance horizontale entre la construction et le point le plus proche de la limite séparative au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à **6 mètres ( $L \geq H/2 \geq 6m$ )**, si la façade ne comporte pas de baies.

#### Pour les parties de construction comportant des baies

Au droit des baies, le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de **8 mètres ( $L \geq H \geq 8 m$ )**.

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la limite séparative en vis-à-vis.

### ARTICLE UE.8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

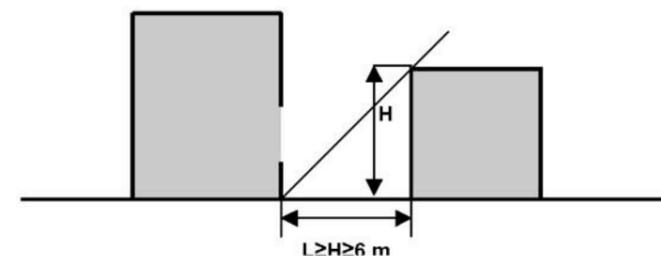
Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments sur un même terrain.

#### Les parties de constructions situées en vis-à-vis ne comportant pas de baies

Les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui ne comportent pas de baies doivent respecter une distance supérieure à la moitié de la hauteur de la construction la plus élevée avec un minimum de **3,5 mètres ( $L \geq H/2 \geq 3,5 m$ )**.

#### Les parties de constructions situées en vis-à-vis comportant des baies

La distance entre les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui comportent des baies doit être supérieure à la hauteur de la construction la plus élevée avec un minimum de **6 mètres ( $L > H > 6$ )**.



Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la construction en vis-à-vis.

Ne sont pas comptés dans le calcul du retrait les éléments de modénature, les auvents, les débords de toiture ni les parties enterrées des constructions.

### Dispositions particulières

Il n'est pas fixé de règle :

- entre une construction principale et une construction annexe dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions annexes dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

### ARTICLE UE.9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder **65%** de la superficie du terrain.

L'emprise pourra être portée à 80 % sur les terrains d'une superficie inférieure ou égale à 1000 m<sup>2</sup>.

### Dispositions particulières

Pour le secteur UEc, l'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder **50%** de la superficie du terrain.

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

### ARTICLE UE.10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions est limitée à **15 mètres**, par rapport au terrain naturel.

Cette règle ne s'applique pas aux éléments techniques tels que cheminées, conduits verticaux de ventilations, édicules de faible emprise.

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

**Rappel :** En application de l'article R 111-21 du Code de l'urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté 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.

**11-1 Dispositions générales à prendre en compte**

Composition générale et volumétrie des constructions :

▪ **Les toitures**

Les édifices et ouvrages techniques tels que machinerie d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être pris en compte dans la composition générale du volume de la construction.

Les matériaux et couleurs doivent être en harmonie avec ceux de la construction.

Le traitement des toitures-terrasses –volume, matériaux, couleur – doit garantir leur bonne insertion dans le site, y compris des points de vue éloignés.

Les toitures de toute nature (à pente ou non) peuvent être végétalisées.

▪ **Les façades**

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions ni sur les clôtures.

**11-2 Les éléments techniques :**

▪ **Les descentes d'eaux pluviales**

Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades.

▪ **Les rampes de parking**

Les rampes de parking destinées à desservir les parcs de stationnement doivent être intégrées dans la construction. Dans le cas où la configuration du terrain ou des contraintes techniques ne le permettraient pas, elles devront être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

▪ **Les édifices et gaines techniques**

Les édifices techniques en toiture doivent par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, dissimulés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

▪ **Les dévoiements des conduits de cheminée**

Lorsqu'une construction nouvelle vient s'accoler à une ou des constructions existantes moins hautes et qu'un dévoiement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, celui-ci doit faire l'objet d'un traitement architectural afin de n'être pas visible dans le paysage.

La construction ou le rehaussement du ou des conduits à réaliser ne peut pas être laissé en matériau brut (aluminium, acier inox, etc...).

▪ **Les panneaux solaires ou photovoltaïques**

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction. Lorsqu'ils sont posés sur une toiture en pente, ils doivent respecter la pente de la toiture.

**11-3 Les clôtures et les portails :**

Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 3,50 mètres par rapport au terrain naturel.

Les clôtures en bordure de voie ou d'espace public doivent présenter une hauteur maximale de 2,00 mètres, à l'exclusion de dépassements ponctuels correspondant à des pilastres supports de portail ou d'éléments de serrurerie au dessus d'un mur bahut. Les parties pleines ne doivent pas dépasser 40% de la surface totale.

Les côtes sont prises au dessus des murs de soutènement nécessaires à la tenue des terres compte tenu des dénivelés existants.

**Rappel :** Le plan de prévention du risque d'inondation de la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010, il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols, il peut pour certains secteurs imposer des dispositions particulières pour les clôtures.

**11-2 Dispositions particulières applicables aux espaces paysagers remarquables identifiés au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme**

Sont repérés sur le plan de zonage des ensembles paysagers remarquables. Ils sont localisés en bord de Marne.

Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs est soumise à autorisation au titre des installations et travaux divers.

Ces espaces sont inconstructibles.

**11-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif**

Les dispositions précédentes ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

**ARTICLE UE.12 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT**

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

Lors de toute opération de construction, d'extension et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes. Les besoins en stationnement sont nuls pour la réalisation d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie, les transformateurs ou un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif.

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

**Dimensions des aires de stationnement :**

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir la forme d'un rectangle d'une longueur de 5 mètres et d'une largeur minimale de :

- 2,30 mètres sans point d'appui

- 2,45 mètres le long d'un poteau, si celui-ci n'excède pas 1 mètre de long.

- 2,60 mètres le long d'un mur ou d'une clôture
- 2,90 mètres entre deux murs ou clôtures.

### 12.1 – Normes de stationnement

#### a) Pour les constructions à destination d'habitation :

- 1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de SHON avec un minimum de 1 place par logement, à partir de 40 m<sup>2</sup> de SHON créée.

#### b) Pour les constructions à destination de commerces :

- 1 place de stationnement par tranche de 120 m<sup>2</sup> SHON.

#### c) Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :

- 1 place de stationnement pour 2 chambres ;
- Par tranche complète de 40 chambres, il est imposé la réalisation d'au moins une aire adaptée aux opérations de stationnement des autocars et de livraisons inhérentes à l'établissement.

#### d) Pour les constructions à destination de bureaux :

Une place de stationnement par tranche de 60 m<sup>2</sup> de SHON créée, une place doit être prévue pour les livraisons par tranche complète de 1000 m<sup>2</sup> de SHON créée.

En outre, une place supplémentaire par tranche de 500 m<sup>2</sup> de SHON doit être aménagée pour le stationnement des visiteurs.

#### e) Pour les constructions à destination d'industrie, d'entrepôts ou d'artisanat :

Pour les véhicules légers :

- une place de stationnement par tranche complète de 100m<sup>2</sup> de SHON ;

Pour les poids lourds :

- aucune place pour SHON < 500 m<sup>2</sup> ;
- 1 place de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour 500 m<sup>2</sup> < SHON < 1000m<sup>2</sup> ;
- 2 places de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour des SHON > 1000m<sup>2</sup>.

#### f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :

Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

### 12.2 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux-roues motorisés et poussettes pour les constructions nouvelles :

Afin de prendre en compte les besoins spécifiques des deux roues, il doit être réalisé des espaces de stationnement pour les vélos et deux-roues motorisés selon les dispositions suivantes.

#### a) Pour les constructions à destination d'habitation :

- Vélos : 1 place par logement à partir de 4 logements, ces espaces doivent être facilement accessibles et présenter une surface de 1 m<sup>2</sup> par place.
- Deux-roues motorisés : 1 place pour 10 places de voitures.

#### b) Pour les constructions à destination de bureaux :

- Vélo et deux-roues motorisés : la superficie totale des espaces dédiés doit représenter une surface supérieure ou égale à 2% de la SHON destinée aux bureaux.

c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.

### 12.3 – Modalités de calcul du nombre de places

En l'absence de précision et dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche entamée.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement.

### ARTICLE UE.13 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

#### 13-1 Analyse paysagère du site

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.

#### 13-2 Obligations de planter

##### 13-2-1 Espaces végétalisés :

Les espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en respectant les dispositions suivantes :

**30 %** au moins des espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en espaces de pleine terre.

Il peut être réalisé des espaces végétalisés sur dalle, en toiture terrasse pour répondre aux obligations de pleine terre en respectant les ratios suivants :

Espaces végétalisés sur dalle (toiture terrasse inférieure à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel) : 1 m<sup>2</sup> = 0,8 m<sup>2</sup> de pleine terre

Toiture terrasse végétalisée : 2 m<sup>2</sup> = 1 m<sup>2</sup> de pleine terre

Les espaces végétalisés sur dalle doivent comporter au moins 0,60 mètre d'épaisseur de terre végétale comportant tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.

Un arbre (plus de 7 mètres à l'état adulte) est imposé pour 200 m<sup>2</sup> d'espaces en pleine terre (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier inférieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre d'un volume au moins égal à un cube de 2 mètres de côté.

##### 13-2-2 Essences végétales :

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

**13-2-3** Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :

Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.

**13-2-4** Aires de stationnement :

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.

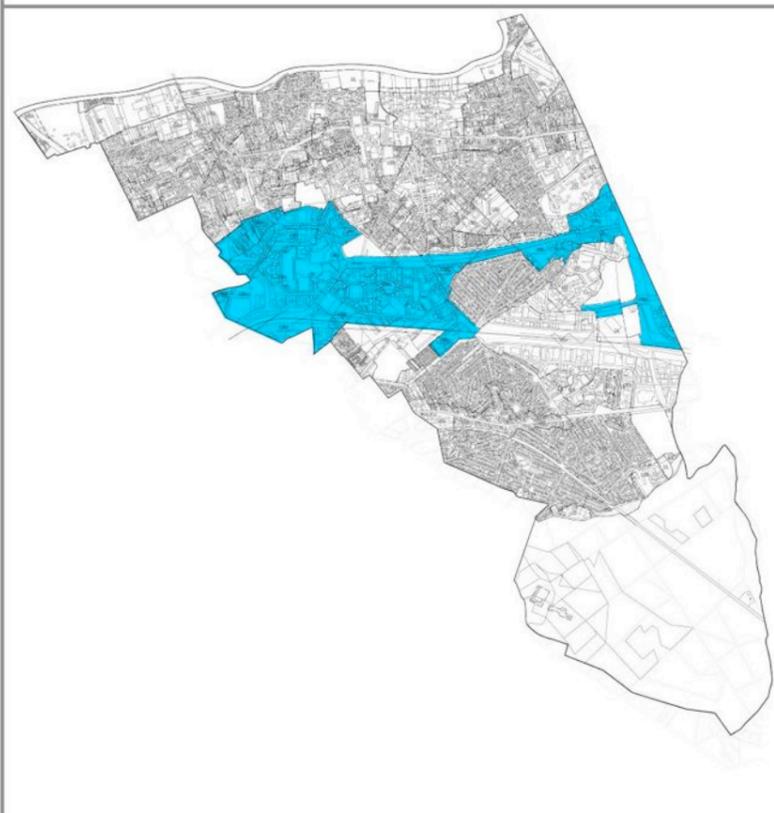
**ARTICLE UE.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation des sols, les possibilités maximales d'occupation des sols sont limitées par l'application des règles 3 à 13 du règlement.

## ZONE UM

### La zone UM - La zone mixte activités – habitat

Cette zone comprend notamment les secteurs Mont d'Est et Maille Horizon, le quartier du Pavé Neuf et les abords de la gare Noisy – Champs. Y cohabitent des immeubles de bureaux abritant des activités tertiaires et des secteurs où l'habitat, le commerce et les bureaux sont mélangés.



### ARTICLE UM.1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. L'aménagement de terrains destinés à l'accueil des campeurs et des caravanes.
2. Les constructions destinées, à titre principal, à une activité d'entreposage dès lors qu'elle n'est pas liée à une autre activité exercée sur le même terrain d'assiette ou sur un terrain contigu.
3. Les installations classées entraînant un périmètre de protection.
4. Les constructions non directement en lien avec l'exploitation, la sécurité du réseau pour tous les terrains supportant des voies ferrées.

### ARTICLE UM.2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Dans le secteur UMA1, seuls les logements liés aux bureaux ou équipements publics d'intérêt collectif sont autorisés.
2. Les installations et travaux divers dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés, qu'ils sont nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif.
3. Les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, voirie et stationnement, dès lors que toute disposition est prévue pour leur intégration dans le milieu dans lequel ils s'insèrent.

### ARTICLE UM.3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

#### Rappel :

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de la construction ou de l'ensemble de construction à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte contre l'incendie.

#### 3-1 Les accès

Pour être constructible, tout terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée. A défaut, son propriétaire doit obtenir un passage aménagé sur les fonds de ses voisins dans les conditions fixées à l'article 682 du Code Civil. Les accès automobile doivent avoir une largeur minimale de **3 mètres** sur toute leur profondeur.

Les accès automobiles doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. La localisation des accès des véhicules doit être choisie, dans la mesure du possible, de façon à ne pas compromettre les plantations, espaces verts publics, les alignements d'arbres, les dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situés sur l'emprise de voirie.

Sauf impossibilité technique, la création d'un accès automobile à l'angle de deux voies est interdite. Les débouchés des accès sur voie doivent avoir une pente inférieure ou égale à 5% calculée sur une bande de 4 mètres de profondeur à partir de l'alignement. Les seuils des portails doivent être au minimum à 10 centimètres au dessus du fil d'eau du trottoir, afin de permettre l'écoulement des eaux pluviales.

### 3-2 Les caractéristiques des voies nouvelles publiques ou privées

Les dimensions, les formes des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

Pour assurer la collecte des déchets et des ordures ménagères le ou les points de collecte doivent être accessibles par le camion. Une bande roulante d'un minimum 3 mètres de largeur et une raquette de retournement doivent être réalisés si la voie d'accès aux points de collecte est en impasse.

## ARTICLE UM.4 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT

### 4.1 - Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution.

### 4-2 Assainissement :

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée :

- Toute précaution devra être prise pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- Les possibles mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique devront être envisagées et les solutions techniques destinées à éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique devront être mises en oeuvre. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N°94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics d'eaux usées et unitaires sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Tout projet doit être prémuni des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir, éventuellement, un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.

### 4.2-1 Eaux Usées

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Les eaux issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux usées.

### 4.2-2 Eaux Pluviales

Quelle que soit l'opération d'aménagement, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non - imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Pour un souci de pérennité du dispositif, les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.

Les eaux issues des parkings à ciel ouvert subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

### 4.3 – Collecte des ordures ménagères pour les nouvelles constructions

Pour les constructions à destination d'activités économiques, ainsi que pour toute construction supérieure à dix logements, un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doit être aménagé. Les locaux de stockage doivent avoir une capacité suffisante pour le remisage des contenants et respecter les dispositions prévues par la notice sur la collecte et le traitement des déchets ménagers.

Pour les opérations comprenant plus de 30 logements, afin d'assurer la collecte dans de bonnes conditions, un local relais doit être réalisé, celui-ci doit être facilement accessible depuis l'espace public.

## ARTICLE UM.5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementée.

## ARTICLE UM.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES

### 6.1 – Modalités d'application de la règle

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques et des voies.

### 6.2 – Règle générale

Aucune marge de recul n'est imposée. Les constructions peuvent s'implanter à l'alignement ou sur la limite de fait. En cas de retrait, celui-ci sera au minimum de **1 mètre**.

La jonction entre la partie implantée à l'alignement ou sur la limite de fait et une partie de façade située en retrait pourra être réalisée par un plan perpendiculaire ou non à l'alignement ou à la limite de fait.

Le long de l'avenue du Mont d'Est, les constructions seront implantées à une distance horizontale de la limite d'emprise opposée au moins égale à la hauteur de la façade.

### Gestion des saillies, des retraits

Dans la bande de retrait, les saillies telles que balcons, débords de toiture, oriels, modénatures, qui ne présentent pas une profondeur supérieure à 1,30 mètre, sont autorisées.

Les saillies édifiées en surplomb des emprises publiques et des voies, et des voies privées ouvertes à la circulation générale qui respectent les prescriptions du règlement de voirie en vigueur, sont autorisées.

#### ARTICLE UM.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions s'implantent :

- soit sur une ou plusieurs limites séparatives ;
- soit en retrait des limites séparatives.

En cas de retrait, celui-ci, doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction mesurée du sol avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère, avec un minimum de **2,5 mètres (L ≥ H/3 ≥ 2,5 m)**.

Les constructions doivent être implantées avec un retrait par rapport à la limite séparative coïncidant avec les limites du périmètre de la zone UC au moins égal à la hauteur de la construction, avec un minimum de **8 mètres (L ≥ H ≥ 8m)**.

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un recul de 1 m au minimum.

#### ARTICLE UM.8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Les dispositions ci-après sont applicables dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments sur un même terrain.

##### Les parties de constructions situées en vis-à-vis ne comportant pas de baies

L'implantation des constructions sur un même terrain est libre dès lors que les parties de construction se faisant vis-à-vis ne comportent pas de baie

##### Les parties de constructions situées en vis-à-vis comportant des baies

La distance entre les parties de constructions se faisant vis-à-vis qui comportent des baies doit être au moins égale à **8 mètres (L ≥ 8)**.

Le retrait (L) est la distance comptée perpendiculairement de tout point de la façade de la construction, au point le plus proche de la construction en vis-à-vis.

##### Dispositions particulières

Il n'est pas fixé de règle :

- entre une construction principale et une construction annexe dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions annexes dont la hauteur maximale est inférieure ou égale à 3 mètres ;
- entre deux constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

#### ARTICLE UM.9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé à l'exception du secteur UMg, sur lequel l'emprise au sol des constructions est limitée à 40% de la surface du terrain.

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

#### ARTICLE UM.10 – HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions est limitée par les plafonds indiqués en NGF, reportés sur le document graphique.

En l'absence d'indication sur le plan de zonage la hauteur est limitée à 30 mètres par rapport au terrain naturel.

Les éléments de modénature, les garde-corps à claire-voie les édifices techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise, peuvent dépasser la hauteur maximale dans une limite de 2 mètres à condition qu'ils soient implantés en retrait des voies d'une distance d'au moins 3 mètres.

#### ARTICLE UM.11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS. PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGE

**Rappel :** En application de l'article R 111-21 du Code de l'urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté 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.

##### 11-1 Composition générale et volumétrie des constructions

###### Les toitures

Les édifices et ouvrages techniques tels que machinerie d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être pris en compte dans la composition générale du volume de la construction.  
Les matériaux et couleurs doivent être en harmonie avec ceux de la construction.

Le traitement des toitures-terrasses –volume, matériaux, couleur – doit garantir leur bonne insertion dans le site, y compris des points de vue éloignés.

Les toitures de toute nature (à pente ou non) peuvent être végétalisées.

###### Les façades

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions ni sur les clôtures.

##### 11-2 Les éléments techniques :

###### Les descentes d'eaux pluviales

Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades.

###### Les rampes de parking

Les rampes de parking destinées à desservir les parcs de stationnement doivent être intégrées dans la construction. Dans le cas où la configuration du terrain ou des contraintes techniques ne le permettraient pas, elles devront être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

###### Les édifices et gaines techniques

Les édifices techniques en toiture doivent par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, dissimulés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

#### Les dévoiements des conduits de cheminée

Lorsqu'une construction nouvelle vient s'accoler à une ou des constructions existantes moins hautes et qu'un dévoiement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, celui-ci doit faire l'objet d'un traitement architectural afin de n'être pas visible dans le paysage.

La construction ou le rehaussement du ou des conduits à réaliser ne peut pas être laissé en matériau brut (aluminium, acier inox, etc...).

#### Les panneaux solaires ou photovoltaïques

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction. Lorsqu'ils sont posés sur une toiture en pente, ils doivent respecter la pente de la toiture.

### 11-3 Les clôtures et les portails :

Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 2,30 mètres par rapport au terrain naturel.

Les clôtures en bordure de voie ou d'espace public doivent présenter une hauteur maximale de 2,00 mètres, à l'exclusion de dépassements ponctuels correspondant à des pilastres supports de portail ou d'éléments de serrurerie au dessus d'un mur bahut. Les parties pleines ne doivent pas dépasser 40% de la surface totale.

Les côtes sont prises au dessus des murs de soutènement nécessaires à la tenue des terres compte tenu des dénivelés existants.

### 11-4 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif

Les dispositions précédentes ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

## ARTICLE UM.12 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

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

Lors de toute opération de construction, d'extension et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes. Les besoins en stationnement sont nuls pour la réalisation d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif.

Dimensions des aires de stationnement :

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir la forme d'un rectangle d'une longueur de 5 mètres et d'une largeur minimale de :

- 2,30 mètres sans point d'appui
- 2,45 mètres le long d'un poteau, si celui-ci n'excède pas 1 mètre de long
- 2,60 mètres le long d'un mur ou d'une clôture
- 2,90 mètres entre deux murs.

Une proportion de 5% des places pourra déroger à ces dimensions minimales dans la limite de 5% des règles fixées.

## 12.1 – Normes de stationnement

### a) Pour les constructions à destination d'habitation :

- 1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de SHON avec un minimum de 1 place par logement, à partir de 40 m<sup>2</sup> de SHON créée, avec un minimum de 1 place par logement.

Pour les constructions de plus de 1 000 m<sup>2</sup> de SHON, doit être aménagé un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison à domicile.

### b) Pour les constructions à destination de commerces :

- SHON inférieure ou égale à 200 m<sup>2</sup>, 1 place par tranche de 100 m<sup>2</sup> SHON, avec au minimum une place par unité commerciale ;
- Au-delà des 200 premiers m<sup>2</sup> et jusqu'à 1 500 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche complète de 40 m<sup>2</sup> de SHON réalisée ;
- Au-delà de 1 500 m<sup>2</sup>, 1 place de stationnement par tranche complète de 30 m<sup>2</sup> de SHON réalisée.

### c) Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :

- 1 place de stationnement pour 2 chambres ;
- Par tranche complète de 40 chambres, il est imposé la réalisation d'au moins une aire adaptée aux opérations de stationnement des autocars et de livraisons inhérentes à l'établissement.

### d) Pour les constructions à destination de bureaux :

Une place de stationnement doit être aménagée pour 60 m<sup>2</sup> de SHON créée.

### e) Pour les constructions à destination d'entrepôts ou d'artisanat :

Pour les véhicules légers :

- une place de stationnement par tranche complète de 100m<sup>2</sup> de SHON.

Pour les poids-lourds :

- aucune place pour SHON < 500 m<sup>2</sup> ;
- 1 place de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour 500 m<sup>2</sup> < SHON < 1000m<sup>2</sup> ;
- 2 places de stationnement de 50 m<sup>2</sup> pour des SHON > 1000m<sup>2</sup>.

### f) Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif :

Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité, etc.) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

## 12.2 – Obligations de réaliser des stationnements pour vélos, deux roues motorisés pour les constructions nouvelles :

Afin de prendre en compte les besoins spécifiques des deux roues, il doit être réalisé des espaces de stationnement pour les vélos et deux-roues motorisés selon les dispositions suivantes.

**a) Pour les constructions à destination d'habitation :**

- Vélos : 1 place par logement à partir de 4 logements, ces espaces doivent être facilement accessibles et présenter une surface de 1 m<sup>2</sup> par place.
- Deux-roues motorisés : 1 place pour 10 places de voitures.

**b) Pour les constructions à destination de bureaux :**

- Vélo et deux-roues motorisés : la superficie totale des espaces dédiés doit représenter une surface supérieure ou égale à 2% de la SHON destinée aux bureaux.

c) La création d'espaces dédiés aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.

**12.3 – Modalités de calcul du nombre de places**

En l'absence de précision et dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche entamée.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement.

**12.4 - Modalités de réalisation**

Les stationnements doivent être de préférence réalisés en ouvrage. Dans le cas où des aires de stationnement seraient réalisées en surface, elles doivent respecter les dispositions de l'article 13.

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

Les dispositions fixées par l'article L.123-1-5 2 du Code de l'urbanisme s'appliquent.

**ARTICLE UM.13 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS**

**13-1 Analyse paysagère du site**

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.

**13-2 Obligations de planter**

**13-2-1 Espaces végétalisés :**

Les espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en respectant les dispositions suivantes :

30 % au moins des espaces libres de toute construction en élévation doivent être traités en espaces de pleine terre.

Il peut être réalisé des espaces végétalisés sur dalle, en toiture terrasse pour répondre aux obligations de pleine terre en respectant les ratios suivants :

Espaces végétalisés sur dalle (toiture terrasse inférieure à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel) : 1 m<sup>2</sup> = 0,8 m<sup>2</sup> de pleine terre

Toiture terrasse végétalisée : 2 m<sup>2</sup> = 1 m<sup>2</sup> de pleine terre

Les espaces végétalisés sur dalle doivent comporter au moins 0,60 mètre d'épaisseur de terre végétale comportant tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.

Un arbre (plus de 7 mètres à l'état adulte) est imposé pour 100 m<sup>2</sup> d'espaces en pleine terre (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier inférieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre d'un volume au moins égal à un cube de 2 mètres de côté.

**13-2-2 Essences végétales :**

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

**13-2-3 Constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif :**

Les dispositions figurant au 13-2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement de ceux-ci l'imposent.

**13-2-4 Aires de stationnement :**

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 50 m<sup>2</sup> de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.

**ARTICLE UM.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation des sols, les possibilités maximales d'occupation des sols sont limitées par secteurs :

- pour les secteurs UMa : à 883 000 m<sup>2</sup>, dont 510 000 m<sup>2</sup> au plus de bureaux
- pour le secteur UMb : à 443 000 m<sup>2</sup>, dont 100 000 m<sup>2</sup> au plus de bureaux
- pour le secteur UMc : à 112 500 m<sup>2</sup>,
- pour le secteur UMd : à 198 000 m<sup>2</sup>, dont 107 000 m<sup>2</sup> au plus de bureaux.
- pour le secteur UMe : à 313 363 m<sup>2</sup>, dont 235 500 m<sup>2</sup> au plus de bureaux.
- pour le secteur UMf : à 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux
- pour le secteur UMg : la constructibilité est encadrée par les articles 3 à 13.

Les possibilités maximales d'occupation des sols ne sont pas applicables aux constructions nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif.





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

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)