

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

PIÈCE **1.1.20**

Mise en compatibilité  
des documents d'urbanisme

Plan d'Aménagement de Zone, **ZAC Ru de Nesles  
(Champs-sur-Marne)**



# 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-et-Marne.....	17	
3.2	Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique.....	17	
3.2.1	Le programme d'ensemble .....	17	
3.2.2	Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres.....	19	
3.2.3	Présentation technique du projet.....	19	
3.2.4	Présentation du projet dans la ZAC du « Rû de Nesles » sur la ville de Champs-sur-Marne .....	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 POS en vigueur .....	25	
4.3	Le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du « Rû de Nesles ».....	25	
4.4	Mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone .....	27	
4.4.1	Les principes retenus pour la mise en compatibilité .....	27	
	4.4.2 Evolutions du règlement induites par le projet.....	27	
<b>5</b>	<b>Extraits du Plan d'Aménagement de Zone</b>	<b>31</b>	
	1. Extrait du règlement en vigueur		
	2. Extrait du règlement mis en compatibilité		



## **1 Préambule**



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

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

**Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public du 1<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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « Rû de Nesles » sur la commune de CHAMPS-SUR-MARNE ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.**

Le POS approuvé de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE ne s'applique pas à la totalité de son territoire communal, mais uniquement à la ville « ancienne ». Les secteurs de la « ville nouvelle »<sup>1</sup> sont régis par des zones d'aménagement concerté (ZAC), zones qui possèdent leurs propres règles, indépendantes de celles du POS.

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

Après examen des pièces du Plan d'Aménagement de Zone, il est donc apparu nécessaire de la mettre en compatibilité, un dossier spécifique a donc été établi conjointement au dossier de mise en compatibilité du POS.

La ville de CHAMPS-SUR-MARNE fait partie également du périmètre du **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val Maubuée**, lancé par la délibération du Comité Syndical du 26 juin 2008 et en cours d'élaboration, afin de succéder au Schéma Directeur Local. Pour rappel, conformément aux textes, le Schéma Directeur Local (SDL) du Val Maubuée est devenu caduc le 31 décembre 2012.

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.

<sup>1</sup> Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la région parisienne, établi en 1965, a décidé la création de 5 villes nouvelles autour de l'agglomération parisienne pour aménager sa croissance. Le programme se déroule dans le cadre juridique de l'Opération d'Intérêt National (OIN) qui permet à l'Etat d'avoir la main mise totale en matière d'urbanisme sur le territoire concerné. Au niveau local, pour chaque ville nouvelle, sont mis en place des Etablissements Publics d'Aménagements (EPA) chargés de gérer les constructions et l'urbanisation sur les territoires concernés, appliquant ainsi sur le terrain les volontés de l'Etat.

**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 règlement de Zone d'Aménagement Concerté du Rû de Nesles, située sur la commune de Champs-sur-Marne, n'a fait l'objet d'aucune évolution. Ainsi, les dispositions prévues par la présente procédure de mise en compatibilité demeurent inchangées.

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

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



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



## 2.1 La mise en compatibilité

### 2.1.1 Définition

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

### 2.1.2 Champ d'application

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

Au vu des textes<sup>2</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 dans la Zone d'Aménagement Concerté du « Rû de Nesles » sur la ville de CHAMPS-SUR-MARNE. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

Plus précisément, elle concerne :

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

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

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

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

## 2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

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

*Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « Rû de Nesles » sur la ville de CHAMPS-SUR-MARNE. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone avec l'opération.*

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

*Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « Rû de Nesles » avec la Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet d'un **examen conjoint** de :*

- L'Etat.
  - la personne publique à l'initiative de la zone d'aménagement concerté.
  - La Commune.
  - L'EPCI chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).
  - L'EPCI compétent en matière de Programme Local de l'Habitat.
  - L'Autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains.
  - La Région.
  - Le Département.
  - Les Chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).
- Sont également consultées pour avis à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.*

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

<sup>2</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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « Rû de Nesles ».

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

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « Rû de Nesles » avec la Déclaration d'Utilité Publique est soumis pour avis à la personne publique à l'initiative de la ZAC, à savoir : l'Etat dont l'aménageur est l'Epa-Marne. Celle-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

### 5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

## 2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant dans le périmètre de la ZAC les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Cette pièce aborde deux sujets :
  - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique, de l'infrastructure des sites de maintenance et des ouvrages annexes, exploitation) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
  - Les incidences du projet sur le Plan d'Aménagement de Zone et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **règlement du Plan d'Aménagement de Zone** portant sur les articles concernés par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet dans la ZAC, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

Les autres pièces du Plan d'Aménagement de Zone ne nécessitent pas d'évolution.

## 2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

### 2.4.1 Article L. 123-16

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

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

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

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

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

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

**Dans le département de la Seine-et-Marne, une seule commune est concernée par le projet : CHAMPS-SUR-MARNE.**

La ville de CHAMPS-SUR-MARNE est impliquée à double titre par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- D'une part, la mise en compatibilité de son POS.
- D'autre part, les emprises du réseau de transport public du Grand Paris traversent en partie la Zone d'Aménagement Concerté « *Rû de Nesles* ». Or, la ville de CHAMPS-SUR-MARNE étant toujours dotée d'un POS, la ZAC ayant elle-même été approuvée avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, celle-ci fait également l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de son Plan d'Aménagement de Zone, conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme.

On rappellera que CHAMPS-SUR-MARNE est également couverte par le Schéma Directeur Local (SDL) du Val Maubuée en vigueur. Ce document sera remplacé par le SCoT du Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val Maubuée, lancé par la délibération du Comité Syndical du 26 juin 2008 et en cours d'élaboration. Pour rappel, conformément aux textes, le Schéma Directeur Local deviendra caduc au 31 décembre 2012.

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

#### 3.2.1 Le programme d'ensemble

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

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

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

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

Le programme comprend les liaisons suivantes :

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

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

La ligne rouge est constituée des principales liaisons fonctionnelles suivantes :

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

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

**Une ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel :**

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

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

**Une ligne verte Orly – Versailles – Nanterre :**

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

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

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

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

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

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

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

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>3</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>4</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.

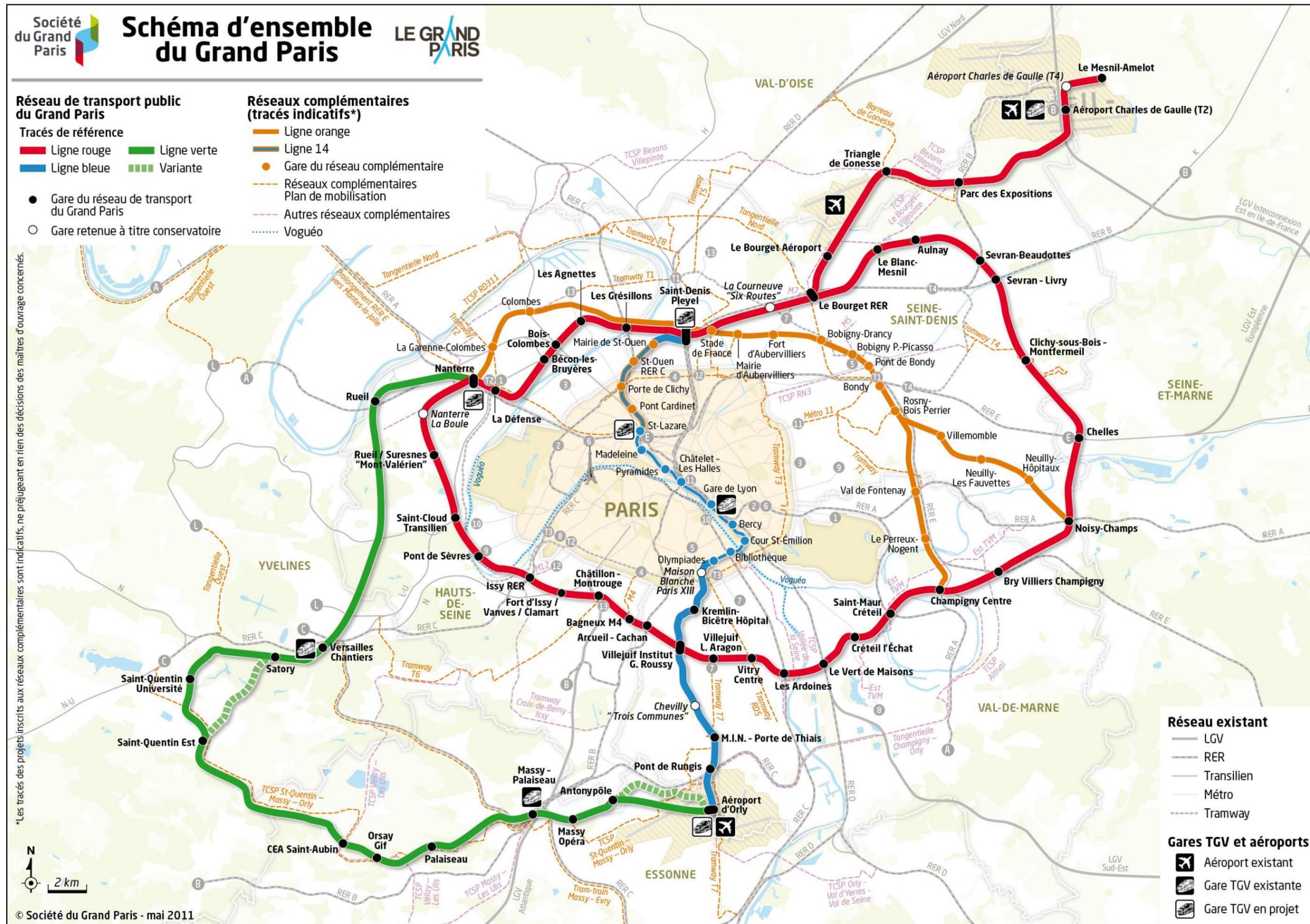
## 3.2.4 Présentation du projet dans la ZAC du « Rû de Nesles » sur la ville de Champs-sur-Marne

La ZAC du « Rû de Nesles » sur la commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concernée par deux éléments du projet sur sa limite Ouest qui constituent l'extrémité Est du tronçon Noisy-Champs – Pont de Sèvres :

- La section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur 415 mètres environ.
- Un ouvrage technique annexe souterrain d'importance (gare terminus) et un ouvrage technique annexe implantés en parallèle de la section souterraine courante sur une longueur équivalente.

<sup>3</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>4</sup> Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fournit par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.



Le programme : le réseau Grand Paris Express



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



## 4.1 Les documents supra-communaux

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

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

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

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

Sur la commune, les dispositions du SDRIF concernant le réseau routier et « *les échanges intercommunaux en grande couronne* » font apparaître un projet de voirie (liaison A4/RN34 dans le POS ou future autoroute A3 dans le Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « *Rû de Nesles* ») qui n'est pas remis en question par le projet du réseau de transport public du Grand Paris et notamment par la réalisation de la future gare de Noisy-Champs dont l'émergence se situe hors de l'emprise de la voie en projet.

En l'espèce, pour ce projet de voirie, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ce dernier, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 30 mètres), si bien qu'il ne remet nullement en cause ce projet.

Les dispositions du Schéma Directeur sont compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

**Par ailleurs, les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « *Rû de Nesles* » 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 CHAMPS-SUR-MARNE fait partie du périmètre du **Schéma Directeur Local (SDL) du Val Maubuée**. Celui-ci est devenu caduc au 31 décembre 2012.

Par ailleurs, un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val Maubuée, lancé par la délibération du Comité Syndical du 26 juin 2008 et en cours d'élaboration, afin de succéder au Schéma Directeur Local en vigueur.

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

**Enfin, les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « *Rû de Nesles* » ne remettent pas en cause la compatibilité de ce dernier avec le Schéma Directeur. Par ailleurs, le SCOT du Val Maubuée, dont l'approbation est attendue courant 2013, est compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris.**

## 4.2 Le POS en vigueur

Le POS en vigueur de la commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concerné par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris sur la partie Ouest du territoire communal, ainsi que par une partie des emprises de la gare de Noisy-Champs.

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

## 4.3 Le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du « *Rû de Nesles* »

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du « *Rû de Nesles* », créée à l'initiative de l'Etat par le biais la Société pour l'Équipement de la Seine-et-Marne, approuvée le 19 juin 1972 et dont le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) a été modifié le 24 décembre 1974, est impactée par le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur totale d'environ 415 mètres.

Rappelons que le périmètre de la ZAC est concerné à un double titre par ce projet :

- Premièrement, par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris.
- Deuxièmement, par un ouvrage technique annexe souterrain d'importance (gare terminus) et un ouvrage technique annexe, implantés en parallèle de la section souterraine courante sur une longueur équivalente.

Ces éléments constituent l'extrémité Est du tronçon Noisy-Champs – Pont-de-Sèvres.

Ils sont orientés Nord-Sud et longent le boulevard du Rû de Nesles entre le boulevard de Nesles au Nord et la rue Nelson Mandela au Sud en limite Ouest de la ZAC, sous une coulée verte.

**Sur le document graphique n°2 du plan d'aménagement de zone de la ZAC, les terrains concernés sont dédiés à une « *emprise de voirie primaire* » destinée à accueillir une future autoroute A 3 selon le Plan d'Aménagement de Zone<sup>5</sup>.**

Les dispositions à respecter pour l'occupation du sol de ces emprises sont développées dans le règlement du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur, à l'article 6 « *Modes d'occupation des sols* » du Titre 2 « *Dispositions applicables aux terrains destinés aux équipements publics* ».

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

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

<sup>5</sup> Ou liaison A4/RN34 dans le POS.

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR DE LA ZAC « RU DE NESLES » SUR LA VILLE DE CHAMPS-SUR-MARNE  
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



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

## 4.4 Mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du « *Rû de Nesles* » sur la commune de CHAMPS-SUR-MARNE au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront par **la réécriture partielle du règlement du Plan d'Aménagement de Zone afin d'y introduire en tant que de besoin les compléments nécessaires afin d'autoriser le projet dans toutes ses composantes.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

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

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

Le code ne donne aucune définition de la notion de « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ». Le Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « *Rû de Nesles* » ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

### 4.4.2 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Comme le montre le tableau aux pages suivantes, en raison des caractéristiques propres du projet et de la rédaction du règlement du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur, **les évolutions ne concerneront que l'article 6 « Modes d'occupation des sols » du Titre 2 « Dispositions applicables aux terrains destinés aux équipements publics » pour lever les interdictions pouvant peser sur les différentes composantes du projet** (notamment les affouillements nécessités par la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris).

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

	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<p><b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b></p>	<p>Si le règlement évoque les « <i>équipements publics</i> » et décrit en détail les « <i>équipements de superstructure</i> » à implanter dans la ZAC sur des emprises précisément définies, aucune définition n'y figure concernant les « <i>équipements publics</i> » et, plus largement, les « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ». Celui-ci donne donc, par défaut, une acception large à cette notion.</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>/</p>

TITRE	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><b>TITRE 1</b> <b>Dispositions générales</b></p>	<p><b>Art. 1</b> <b>Champ d'application</b></p>	<p>L'article 1 précise que :</p> <p>« Les limites du terrain s'appuient :</p> <p>(...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>à l'ouest, sur la limite de la future autoroute qui reliera l'autoroute de l'est à la Porte de Bagnolet.</li> </ul> <p>(...) »</p> <p>On notera que les infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont situées sous les emprises de cette voie. <b>Il n'y a toutefois pas lieu de faire évoluer le contenu de cet article qui n'est que descriptif.</b></p>	<p>/</p>
	<p><b>Art. 2</b> <b>Affectation et subdivision de la zone</b></p>	<p>L'article 2 indique :</p> <p>« Le présent règlement prévoit la subdivision du territoire couvert par le plan d'aménagement de zone en divers secteurs selon leur affectation et les règles qui s'y appliquent.</p> <p>On distinguera :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>les terrains destinés aux équipements publics d'infrastructure et de superstructure auxquels sont applicables les dispositions du TITRE 2. »</li> </ul> <p>(...)</p> <p><b>Les éventuelles mises en compatibilité du règlement d'aménagement de la zone porteront donc sur ce titre 2.</b></p>	<p>/</p>

TITRE	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><b>TITRE 2</b> <b>Dispositions applicables aux terrains destinés aux équipements publics</b></p>	<p><b>Art. 5</b> <b>Affectation</b></p>	<p>L'article 5 dispose notamment que :</p> <p>« Pour les besoins en équipements publics, nécessaires à l'aménagement concerté de la zone, sont définis :</p> <p>1°) des emprises déterminées, dont le tracé est transcrit au document graphique n°2 du plan d'aménagement de zone, et affectées aux modes d'occupation du sol précisés dans l'article 6 paragraphe 1°.</p> <p>(...) »</p> <p><b>Les infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont situées sous les emprises du projet d'autoroute A3. À ce titre, c'est bien l'article 6 qui doit être examiné pour s'assurer de sa compatibilité avec le projet de réseau de transport public.</b></p>	<p>/</p>
	<p><b>Art. 6</b> <b>Modes d'occupation des sols</b></p>	<p>L'article 6 décrit notamment avec précision ce qui est autorisé dans les emprises de la future autoroute A3 :</p> <p>« 1°) – VOIE PRINCIPALE</p> <p>a) – L'AUTOROUTE A3 traverse le périmètre de la zone suivant une direction nord/sud sensiblement parallèle à la limite ouest de l'opération.</p> <p>Largeur d'emprise : 50 m. De part et d'autre de cette emprise sont établies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une servitude de non aedificandi sur une bande de 50 m de large. A l'intérieur de cette bande, ne sont autorisés que les aménagements d'espaces verts, les stationnements, au sol, de véhicules, et les espaces sportifs de plein air ;</li> </ul> <p>Toutefois, des dérogations pourront, éventuellement, être accordées pour la construction de parkings en élévation dans ces zones ; les permis de construire, correspondant à ces aménagements, ne seront accordés qu'à titre précaire et dans les conditions prévues par les articles L-423-1 à L-423-3 du CODE DE L'URBANISME ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une zone de servitude de bruit sur une largeur de 200 mètres. A l'intérieur de cette bande, les constructions sont asservies à un épannelage défini par le tableau et le croquis donnés en annexe ;</li> <li>• des écrans seront aménagés le long de l'autoroute pour limiter les nuisances ; ils seront calculés, en chaque point, en fonction des niveaux respectifs de la plateforme de l'autoroute et du terrain d'implantation des constructions, pour respecter la courbe de servitude d'épannelage figurant en annexe ;</li> <li>• des accès à l'autoroute sont prévus au droit de l'opération.</li> </ul> <p>(...) »</p> <p><b>Les dispositions de l'article 6 alinéa 1a sont strictement dévolues à la réalisation de l'autoroute A3, dont on sait aujourd'hui qu'elle ne verra pas le jour sous sa forme initiale.</b></p> <p>Ces dispositions ne permettent donc pas la réalisation du projet. <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>Même si cette voie n'est pas appelée à être réalisée sous sa forme initiale, la mise en compatibilité strictement liée, conformément aux textes, au projet de réseau de transport du Grand Paris n'est pas habilitée à faire disparaître ces dispositions.</p> <p><b>L'intervention sur cet article consistera donc à rajouter un nouvel alinéa autorisant l'ensemble des composantes du projet prévues dans le périmètre de la ZAC (affouillements, infrastructures en souterrain).</b></p>	<p><b>L'alinéa a) « L'autoroute A3 » de l'article 6 est complété d'un nouveau paragraphe :</b></p> <p><u>« Dans les emprises de cette voie, sont également autorisés : les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ».</u></p>

## **5 Extraits du Plan d'Aménagement de Zone**



**1.**

**Règlement**

**Document en vigueur**



**Extrait**

**ZAC du « Rû de Nesles » de la ville de Champs-sur-Marne**

*Plan d'Aménagement de Zone approuvé le 19 juin 1972*

VILLE NOUVELLE DE MARNE LA VALLEE

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ DU "RU DE NESLES"

PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE

REGLEMENT

MODIFICATIF

(octobre 1974)

Vu pour être annexé à l'arrêté  
préfectoral n° 74.101.211 C 1504  
en date du 24 DEC. 1974  
Le Préfet,

Pour le Préfet, *olivet*

Le Secrétaire Général, La vocation essentielle de la zone d'aménagement concerté est l'habitat.

Signé : MICHEL MOSSE  
Sa situation en lisière du secteur de NOISY-LE-GRAND, de la VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE, et des lotissements de CHAMPS-SUR-MARNE/GOURNAY-SUR-MARNE, justifie son caractère résidentiel.

Pour amplification  
Pour le Préfet et par délégation,  
Le Chef du Service de l'Action Diverses zones d'activités :  
et Sociale

*R. HARDY*  
à l'est, sur NOISIEL et TORCY,  
au sud, sur NOISY-LE-GRAND et VILLIERS-SUR-MARNE,  
sont prévues dans le cadre de la VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE.

Le Parti d'Aménagement retenu a été commandé par différentes sujétions occasionnées par :

- la nécessité d'intégration à la VILLE NOUVELLE DE LA MARNE

Ce quartier doit prolonger un ensemble très urbanisé (NOISY-LE-GRAND), en marquer l'arrêt et en ménager la transition avec les zones pavillonnaires de CHAMPS et de GOURNAY.

- le site

La Z.A.C. se présente sous forme d'un vallon descendant vers le nord, ouvert sur la vallée de la Marne, parcouru par un ru verdoyant. Elle s'appuie, au sud, sur les bois de Grâce, parc naturel offert à la nouvelle ville.

.../...

LE PREFET DE SEINE-ET-MARNE  
Officier de la Légion d'Honneur

- Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L-123-6 et 123-7, L311-1 et 311-2 et R-311-9 à 311-20;
- Vu l'arrêté n° 72-392 du Préfet de Seine-et-Marne en date du 19 Juin 1972 créant une zone d'aménagement concerté à CHAMPS-s-MARNE;
- Vu l'arrêté n° 73-324 du Préfet de la Région Parisienne en date du 19 Septembre 1973 approuvant le programme, l'échéancier et les modalités de financement des équipements publics;
- Vu l'arrêté n° 74-MEL/ZAC-0052 du Préfet de Seine-et-Marne en date du 29 Janvier 1974 approuvant le dossier de réalisation de la Z.A.C. du "Rû de Nesles" à CHAMPS-s-MARNE;
- Vu l'arrêté n° 74-MEL/ZAC-1340 prenant en considération le plan d'aménagement de zone modifié de la Z.A.C. du "Rû de Nesles".
- Vu le procès-verbal de l'enquête publique à laquelle il a été procédé du 22 Novembre au 9 Décembre 1974 et l'avis du Commissaire Enquêteur du 11 Décembre 1974.

- A R R E T E -

- Article 1er - Le plan d'aménagement de zone joint en annexe au présent arrêté est approuvé.
- Article 2 - Le Directeur Départemental de l'Equipement est chargé de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :
- M. le Sous-Préfet chargé de l'arrondissement de MEAUX,
  - M. le Président du Syndicat Communautaire d'aménagement de l'agglomération nouvelle de Marne-la-Vallée - Val Maubuée.

Fait à MELUN, le

24 DEC. 1974

LE PREFET DE SEINE-ET-MARNE

Pour le Préfet et par délégation,  
Le Chef du Service

Pour le Préfet *Michel Mosser*  
Le Secrétaire Général,

Signé : MICHEL MOSSER

• l'autoroute A3

Outre les servitudes d'emprise (50 m) et de non aedificandi (2 m x 50 m), dont la future autoroute A3 grève le terrain dans sa partie ouest, le plan d'aménagement doit tenir compte des servitudes de bruit occasionnées par cette voie.

• la nature du sol

L'étude géologique conclut à une succession de marnes vertes, blanches et bleues, en couches de faible épaisseur, généralement glissées ou éboulées avec circulation d'eau, dont le calcaire de CHAMPIGNY forme le substratum.

L'étude géotechnique conclut à la nécessité de fondations sur radier pour les bâtiments de faible hauteur (R + 3 maximum), de fondations profondes par pieux pour les bâtiments plus élevés, et, au-dessus, de terrassements généraux importants.

• la desserte R.E.R. prévue au sud de la zone

Ces sujétions ont conduit à :

. renforcer la densité de l'urbanisation, en bordure de l'autoroute et au sud du terrain, pour assurer une homogénéité avec la concentration de la ville nouvelle de NOISY-LE-GRAND et, par une décroissance progressive des volumes, relier l'ensemble à la zone résidentielle et basse de GOURNAY/CHAMPS, dégager les vues, et accuser le caractère du site ;

. assurer, en utilisant le Thalweg actuel, une liaison d'espaces verts, du sud au nord, jusqu'à une pénétration dans GOURNAY ; organiser cette percée pour y développer la vie intérieure de l'ensemble en dehors de la circulation automobile ;

. respecter les terrains en place ;

.../...

. dans les bois, concentrer les constructions en flots séparés pour sauvegarder au maximum la forêt.

Le Parti d'Aménagement consiste donc en coulée centrale de verdure organisée en un cheminement qui relie les différents flots d'habitation, se prolonge, au sud, vers les bois de Grâce et le R.E.R., au nord, dans GOURNAY. En son centre coule le ru de Nesles traité en une succession de bassins à fonction régulatrice de l'écoulement des eaux pluviales et paysagère. La majorité des équipements prend place le long de cette percée.

Une cascade d'flots d'habitations collectives, à forte densité, borde cet espace vert du sud au nord et forme, au long de l'autoroute A3, un paysage à l'échelle de cette voie. Leur épannelage accentue le mouvement naturel du site.

Au sud-est de la Z.A.C., et en bordure des bois, un flot élevé, à forte densité, domine l'ensemble et marque l'arrêt de l'urbanisation de la ville nouvelle de NOISY-LE-GRAND. Des flots éclatent autour de ce sommet en masses décroissantes. Malgré sa forte densité, cette zone d'habitat, par sa faible occupation au sol (épannelage élevé), doit permettre une grande ouverture sur les bois.

De même, des ouvertures ont été préservées vers l'ouest par le jeu des percées qui séparent les flots les uns des autres.

Suivant la pente du terrain naturel, une série d'flots d'habitat collectif bas s'étage vers le nord-est pour finir sur un flot d'habitat individuel, assurant la transition entre la ville nouvelle et les lotissements pavillonnaires de CHAMPS-GOURNAY.



.../...

**TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES**

**ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION**

Le présent règlement s'applique à l'ensemble des terrains constituant la ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ et à ceux constituant son éventuelle extension.

Cette opération, située sur la commune de CHAMPS-SUR-MARNE, au sud du lotissement de GOURNAY-SUR-MARNE, non loin du centre urbain de NOISY-LE-GRAND, s'insérera dans le contexte urbanistique plus vaste de la VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE.

Le terrain, réservé à cette opération, couvre une superficie de 78 hectares desquels il convient de retrancher l'emprise de l'autoroute A3 et de la voie primaire nord.

Les limites du terrain s'appuient :

- . au nord, sur une ligne parallèle au chemin du Bel Air, prolongé par le boulevard du Bel Air, aux derniers pavillons de la commune de GOURNAY-SUR-MARNE ;
- . à l'ouest, sur la limite de la future autoroute A3 qui reliera l'autoroute de l'est à la Porte de Bagnolet ;
- . au sud, sur la lisière actuelle de la forêt, sauf extension éventuelle ;
- . à l'est, sur les bois de Grâce, la rue de Paris (D 217 bis) et la limite de propriété du Centre

.../...

de Formation Professionnelle de CHAMPS-SUR-MARNE.

**ARTICLE 2 - OBJET**

Le présent règlement a pour objet de déterminer les règles d'aménagement applicables au titre du PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE et s'impose aux particuliers comme aux personnes morales de droit public, ou de droit privé, sans préjudice des prescriptions prises au titre des législations spécifiques susceptibles d'avoir des conséquences sur l'occupation et l'utilisation du sol.

**ARTICLE 3 - AFFECTATION ET SUBDIVISION DE LA ZONE**

Le présent règlement prévoit la subdivision du territoire couvert par le PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE en divers secteurs selon leur affectation et les règles qui s'y appliquent. On distinguera :

- . les terrains destinés aux équipements publics d'infrastructure et de superstructure auxquels sont applicables les dispositions du TITRE II ;
- . les terrains destinés principalement à la construction de logements à laquelle sont applicables les dispositions du TITRE III ;
- . les terrains destinés principalement aux activités commerciales et artisanales auxquelles sont applicables les dispositions du TITRE IV.

**ARTICLE 4 - DEROGATIONS**

Des dérogations aux dispositions du présent règlement pourront être accordées par arrêté motivé de Monsieur le Préfet

.../...

de Seine-et-Marne, après avis du Directeur Départemental de l'Équipement et du Président du Syndicat Communautaire d'Aménagement, en ce qui concerne les articles 5 et suivants, et, ce, sous réserve des conditions particulières de dérogations mentionnées dans la suite du texte.



.../...

TITRE II DISPOSITIONS APPLICABLES AUX TERRAINS DESTINES AUX EQUIPEMENTS PUBLICS

(document graphique n° 2 intitulé "secteurs affectés aux espaces publics")

ARTICLE 5 - AFFECTATION

Pour les besoins en équipements publics, nécessaires à l'aménagement concerté de la zone, sont définies :

- 1°) - des emprises déterminées, dont le tracé est transcrit au document graphique n° 2 du PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE, et affectées aux modes d'occupation du sol précisés dans l'article 6 paragraphe 1° ;
2°) - des emprises indiquées par des implantations de principe, figurant au document graphique n° 2 du P.A.Z., et affectées aux modes d'occupation du sol déterminés dans l'article 6 paragraphe 2° ;
3°) - des superficies déterminées, dont la situation est figurée au document graphique n° 2 du P.A.Z., sans que leur périmètre soit déterminé impérativement, et affectées aux modes d'occupation du sol déterminés dans l'article 6 aux paragraphes 3°/4°/5°.

ARTICLE 6 - MODES D'OCCUPATION DES SOLS

- 1°) - VOIE PRINCIPALE
a) - L'AUTOROUTE A3 traverse le périmètre de la

.../...

zone suivant une direction nord/sud sensiblement parallèle à la limite ouest de l'opération.

Largeur d'emprise : 50 mètres. De part et d'autre de cette emprise sont établies :

- une servitude de non aedificandi sur une bande de 50 mètres de large. A l'intérieur de cette bande, ne sont autorisés que les aménagements d'espaces verts, les stationnements, au sol, de véhicules, et les espaces sportifs de plein air ;
Toutefois, des dérogations pourront, éventuellement, être accordées pour la construction de parkings en élévation dans ces zones ; les permis de construire, correspondant à ces aménagements, ne seront accordés qu'à titre précaire et dans les conditions prévues par les articles L-423-1 à L-423-3 du CODE DE L'URBANISME ;
une zone de servitude de bruit sur une largeur de 200 mètres. A l'intérieur de cette bande, les constructions sont asservies à un épandage défini par le tableau et le croquis donnés en annexe ;
des écrans seront aménagés le long de l'autoroute pour limiter les nuisances ; ils seront calculés, en chaque point, en fonction des niveaux respectifs de la plate-forme de l'autoroute et du terrain d'implantation des constructions, pour respecter la courbe de servitude d'épandage figurant en annexe ;
des accès à l'autoroute sont prévus au droit de l'opération.
b) - VOIE PRIMAIRE NORD. Cette liaison routière, destinée à la circulation rapide, coupe l'opération d'est en ouest en définissant deux quartiers de superficie sensiblement comparable.

Afin que cette voie ne soit pas un obstacle infranchissable, un passage inférieur, reliant les deux quartiers, sera aménagé.

La largeur d'emprise, en section courante,

.../...

est de 30 mètres ; la zone de non aedificandi est de 25 mètres de part et d'autre de cette emprise.

A l'intérieur de cette bande, ne sont autorisés que les aménagements d'espaces verts, les stationnements de véhicules et les espaces sportifs de plein air.

A l'intérieur d'une bande de 100 mètres, à partir du bord de la plate-forme, les constructions devront respecter, en ce qui concerne l'isolement par rapport aux bruits extérieurs, les prescriptions suivantes.

zones	isolement de façade imposé
<u>I</u> • $N > 73$ DBA	42 DBA
<u>II</u> • $63 < N < 73$ DBA	33 DBA
N : niveau de bruit extérieur. I - II { zones précisées dans l'arrêté du 10.02.1972 définissant le label "confort acoustique".	

c) - L'AVENUE DES PRINCES ENTRE LE CARREFOUR DU BEL AIR ET LA PLACE CHURCHILL. L'emprise de cette voie, actuellement de 12,50 mètres, sera portée à 15 mètres moyennant un élargissement côté ouest.

d) - CHEMIN RURAL DES PRINCES, de direction sensiblement nord/sud, reliant le boulevard du Bel Air au C.D. 217, ou voie primaire nord, et sa prolongation dans le quartier sud. L'emprise de cette voie sera de 18,50 mètres ; elle comporte une chaussée de 9 mètres.

e) - LIAISON ENTRE LES QUARTIERS NORD ET SUD DE LA Z.A.C. (VOIE G). Cette voie empruntera le passage inférieur réalisé sous la voie primaire nord (C.D. 217).

Largeur d'emprise : 18.50 mètres avec

f) - AXE NOISY-LE-GRAND/LAGNY depuis la limite ouest de l'emprise de l'autoroute A3 jusqu'au droit de la voie de liaison nord/sud (voie H).

Largeur d'emprise : 17 mètres avec chaussée de 9 mètres.

g) - VOIE LATÉRALE EST DE L'AUTOROUTE A3 le long du quartier sud (voie I).

Largeur d'emprise : 14,50 mètres avec chaussées de 9 mètres.

h) - LES VOIES DE ROCADES DES QUARTIERS NORD ET SUD (voies A/H/J/I).

Largeur d'emprise : 14 mètres avec chaussée de 7 mètres.

2°) - STATIONNEMENT PUBLIC

Des parkings, affectés au stationnement public, seront réservés dans le cadre des besoins définis aux articles 9 et 12 ci-après.

Ils seront, de préférence, implantés à la périphérie des quartiers et divisés en blocs de capacité réduite séparés par des aménagements paysagés.

De plus, ils seront plantés (voir croquis donné en annexe).

3°) - CONDITIONS D'ACCES AUX VOIES PRINCIPALES

L'accès aux voies principales, définies ci-dessus,

.../...

ne peut se faire que par l'intermédiaire des voies intérieures, aux flots, raccordées au moyen de "points de piquage" à niveau avec la voie principale.

Chaque point de piquage devra être séparé par plus de 50 mètres du point de piquetage le plus proche ou éloigné de plus de 50 mètres du centre géométrique du carrefour des voies principales le plus voisin.

4°) - ZONES BOISEES, ESPACES VERTS, ESPACES LIBRES PUBLICS

Les superficies affectées aux espaces verts et zones boisées figurent sur le plan "ESPACES PUBLICS" sans que leur périmètre soit déterminé impérativement.

Le Parti d'Aménagement consiste principalement en une coulée centrale de verdure organisée en un cheminement qui relie les différents flots d'habitation, se prolonge, au sud, vers les bois de Grâce et le R.E.R., au nord, dans GOURNAY. En son centre, coule le ru de Nesles traité en une succession de bassins à fonction régulatrice de l'écoulement des eaux pluviales et paysagère. La majorité des équipements prend place le long de cette percée.

Le caractère de ces espaces libres est déterminant et essentiel. Il s'agit d'accuser le site naturel en le mettant en valeur.

L'espace central ira donc de haut en bas de la Z.A.C. sous forme de cheminements piétonniers ombragés du bord des bassins.

Les cheminements latéraux rejoindront l'espace central qui reliera entre eux les différents équipements.

.../...

Ces espaces seront traités de manière paysagée et variée ; ils seront bordés d'aires de jeux ou de repos, d'espaces de sports, boules, etc..., sans monotonie ; ces cheminements piétons seront plantés.

BASSINS

Les bassins de l'espace libre central, ont une fonction régulatrice pour l'écoulement d'une partie des eaux pluviales.

Leur étude sera menée à bien de manière à ce que les eaux ne croupissent pas et soient toujours propres et claires (en particulier, en ce qui concerne le traitement des fonds de bassins).

Les rives seront bordées de talus, ou perrés, et traitées de manière paysagée avec rocailles et arbustes à l'exclusion de murs.

Les ouvrages d'art nécessaires seront cachés par des plantations ou rocailles (voir croquis donné en annexe).

Les chemins de piétons, passerelles ou ponts pour piétons, seront rustiques ; les garde-corps en béton ou en bois.

TALUS

Les murs de soutènement seront dans toute la mesure du possible évités.

Ils seront remplacés soit par des talus, soit par des perrés.

Les talus seront couverts d'arbustes, ou plantes,

.../...

destinés à les tenir, tels que millepertuis, iris, etc...

ECLAIRAGE PUBLIC

Toutes les parties ne recevant pas de circulation automobile auront principalement des éclairages de balisage bas situés en bordure des pelouses - voir croquis donné en annexe -.

Les candélabres des voies extérieures seront de modèle simple, peints de couleur gaie.

PLANTATIONS

Dans le plan général des plantations, on s'attachera à limiter celles-ci aux circulations centrales, réservées aux piétons, et autour des espaces de jeux au milieu des groupes d'habitations.

Les plantations seront très groupées pour être bien fournies dans l'esprit du croquis donné en annexe.

Les arbres plantés seront, dans toute la mesure du possible, de taille importante pour éviter de créer des espaces désertiques pendant longtemps.

Les plantations seront traitées de manière variée.

Les abords de bassins seront spécialement fournis en arbustes de même que les entourages des aires de jeux. Les massifs de fleurs ne seront pas isolés mais intégrés aux massifs d'arbustes.

BANCS

Ceux-ci feront partie du mobilier urbain et

.../...

non mobile.

Ils seront rustiques et constitués soit par des murets en briques, soit par des ouvrages en maçonnerie, de forme étudiée, à l'exclusion des bancs à ossature métallique (voir croquis donné en annexe).

SIGNALISATION

Les panneaux de signalisation seront, dans la mesure du possible, constitués par les éléments bas, à l'exclusion de poteaux métalliques indicateurs, suivant croquis donné en annexe. Leur graphisme sera bien étudié ; les couleurs gaies.

ESPACES BOISES

Autant que leur état et leur situation le permettent, les arbres de haute tige existants devront être conservés.

Les tracés de voies de circulation et les implantations d'équipements seront étudiés de manière à sauvegarder les sujets les plus intéressants et à réduire, au strict minimum, les abattages indispensables.

5°) - EQUIPEMENTS PUBLICS DE SUPERSTRUCTURE

Les équipements de superstructure prévus figurent dans le tableau ci-après.

.../...

REPERE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
<b>SCOLAIRES</b>			
P12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m2	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR A1
P12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR G
P12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR E
P10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m2	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR A2
P10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m2	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR C
P10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
CES 900	• 1 CES 900 ELEVES	18.000 m2	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR H
CES 600	• 1 CES 600 ELEVES	12.000 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
	<b>TOTAL</b>	68.550 m2	
<b>SPORTIFS</b>			
SPORTS	• 1 TERRAIN D'ENTRAINEMENT	25.000 m2	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR H
SPORTS {	• 2 PLATEAUX DOUBLES • 5 TERRAINS DE JEUX	2.200 m2 10.000 m2	{ QUARTIER NORD SECTEUR A
	<b>A REPORTER</b>	37.200 m2	

.../...

REPERE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
	<b>REPORT</b>	37.200 m2	
SPORTS {	• 1 PLATEAU DOUBLE • 3 TERRAINS DE JEUX	11.500 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
SPORTS	• 3 TERRAINS DE JEUX	3.300 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR F
SPORTS	• 1 PLATEAU DOUBLE & DIVERS	2.800 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR G
9	• 1 COSEC	2.500 m2	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR H
9	• 1 COSEC	2.500 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
10	• HALLE DE SPORTS (600 m2 de plancher)	1.200 m2	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR A1
10	• HALLE DE SPORTS (600 m2 de plancher)	1.200 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR G
8	• PISCINE COUVERTE (387 m2 de plan d'eau)	1.500 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR I
	<b>TOTAL</b>	63.700 m2	
<b>SOCIO-EDUCATIFS</b>			
5	• MAISON DE JEUNES TYPE IV (600 m2 de plancher)	1.500 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
6	• MAISON DE JEUNES TYPE III (300 m2 de plancher)	600 m2	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR J
	<b>TOTAL</b>	2.100 m2	

.../...

I b T D Plancha: 01.4h.55-70.101

**TITRE III } DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS RESERVES ESSENTIELLEMENT A LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS**

**ARTICLE 7 - NATURE DE L'UTILISATION DU SOL**

1 - Les secteurs réservés essentiellement à l'habitation figurent dans le document graphique n° 1 intitulé "SECTEURS AFFECTES A LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS".

Sont, notamment, autorisées les constructions de locaux à usage d'habitation ainsi que de locaux à usage d'activités commerciales, de services, d'équipements collectifs d'intérêt public, correspondant aux besoins du voisinage immédiat.

Sont, en outre, autorisées les implantations de services généraux d'entreprises, d'activités artisanales, les stations-services et parcs de stationnement permanents, dans la mesure compatible avec le caractère résidentiel du secteur.

2 - Sont interdites les constructions de locaux à usage d'industries de 1ère et 2ème catégories, ainsi que toute activité incompatible avec le caractère résidentiel du secteur.

Sont également proscrits les entrepôts, dépôts et décharges de toute nature, à l'exception des dépôts de combustibles autorisés au titre du 1 ci-dessus, les campings et aires de nomadisation.

Tout forage particulier, destiné à l'utilisation de l'eau, toute extraction sur place de matériaux pour chantier, sont interdits.

Les déblais provenant des terrassements généraux, et des excavations pour fondations des constructions, devront être évacués dans les décharges publiques à moins d'être utilisés sur place à l'aménagement de la parcelle acquise.

.../...

REPÈRE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
<b>SANITAIRES &amp; SOCIAUX</b>			
ENSEMBLE COMPRENANT :			
1	• 1 CENTRE SOCIAL TYPE G (553 m2 de plancher)	1.270 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
	• 1 CENTRE DE P.M.I. (230 m2 de plancher)		
2	• 1 CRECHE DE 40 BERCEAUX (690 m2 de plancher)	1.500 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR I
3	• 1 HALTE GARDERIE (141 m2 de plancher)	210 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
3	• 1 HALTE GARDERIE (141 m2 de plancher)	210 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR I
3	• 1 HALTE GARDERIE (141 m2 de plancher)	210 m2	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR J
<b>TOTAL</b> .....		3.400 m2	
<b>D I V E R S</b>			
4	• ACTIVITES COMMERCIALES ET ARTISANALES .....	5.000 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR I
7	• LIEU DE CULTE .....	2.000 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
<b>TOTAL</b> .....		7.000 m2	



.../...

**ARTICLE 8 - POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL**

(document graphique n° 1)

Les possibilités d'occupation du sol sont définies à partir des éléments, ci-dessous, spécifiques à chacun des sous-secteurs.

	SOUS-SECTEUR A1	SOUS-SECTEUR A2	SOUS-SECTEUR B	SOUS-SECTEUR C	SOUS-SECTEUR D	SOUS-SECTEUR E	SOUS-SECTEUR F	SOUS-SECTEUR G
surface de terrain affectée aux logements	97.440 m <sup>2</sup>	46.060 m <sup>2</sup>	32.660 m <sup>2</sup>	9.570 m <sup>2</sup>	54.700 m <sup>2</sup>	18.650 m <sup>2</sup>	43.530 m <sup>2</sup>	66.450 m <sup>2</sup>
coefficient maximum d'occupation du sol (C.O.S.)	0,90	1,40	0,70	1,50	0,90	1,40	1,60	0,90
hauteur maximum des constructions	R + 9	R + 9	R + 4	R + 6	R + 9	R + 10	R + 16	R + 10
surface affectée aux commerces ventes + réserves	-	-	-	-	-	-	-	-
coefficient maximum d'emprise au sol (C.E.S.)	0,35	0,35	0,50	0,50	0,40	0,40	0,50	0,35
							2.850 m <sup>2</sup>	

**NOMBRE MAXIMUM DE LOGEMENTS**

• sous-secteur A-1	800 logement
• sous-secteurs A2-B-C	926 logement
• sous-secteurs D-E-F	1.360 logement
• sous-secteur G	570 logement
• <u>total</u>	<u>3.656 logements</u>

**HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

Les hauteurs maximales des constructions sont définies précédemment ; toutefois, l'ensemble des constructions d'un secteur considéré ne pourra être réalisé à cette hauteur maximale.

Les volumes devront être décrochés en hauteur et étudiés dans l'esprit défini à l'article 9, paragraphe 5, ci-après.

Il ne pourra être construit de volume continu à hauteur constante de plus de 45 mètres de long sans décrochement.

**ARTICLE 9 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL**

**1 - ACCES ET VOIRIES**

En général, les circulations seront périphériques, les espaces centraux étant réservés aux piétons.

Les circulations seront donc conçues pour ne permettre qu'un accès occasionnel des voitures à proximité des immeubles (pompiers, déménagements), sauf dans le cas de garages incorporés aux bâtiments d'habitation.

Dans cet esprit, les voies seront de 4 types suivant les fonctions à assurer, ces types pouvant se superposer.

Les voies intérieures à créer, non figurées au plan, seront librement ouvertes à la circulation publique.

**a) - les voies d'accès automobiles**

Ces voies aussi réduites en nombre et en

longueur, que possible, permettront l'accès des parkings et garages depuis la voie principale à laquelle elles se raccorderont dans les conditions prévues à l'article 6 - 3° du TITRE II.

Elles seront à l'écart des cheminements de piétons.

Les trottoirs seront revêtus ou traités en accotements engazonnés et plantés.

b) - voies pompiers et déménagements

Ainsi qu'il est exposé plus haut, ces voies ne sont destinées qu'à une desserte occasionnelle.

Leur nature sera étudiée de manière à placer l'automobiliste dans des conditions inhabituelles de circulation et en décourager ainsi l'usage sans nécessité impérieuse.

Leur traitement devra également permettre leur intégration aux espaces paysagés qu'elles emprunteront.

Elles devront, néanmoins, répondre aux caractéristiques techniques nécessitées par leurs fonctions qui sont : accès des services de sécurité incendie et des camions de déménagements, ambulances, ou voitures de livraison.

Des installations en interdisant l'accès aux véhicules particuliers doivent être établies en accord avec les services de sécurité.

c) - allées de piétons

Celles-ci seront à l'écart des voitures.

.../...

Elles seront traitées de manière rustique et de largeur variable suivant les endroits. Il n'y aura pas de bordurettes saillantes. Elles comporteront des élargissements formant mails où des arbres seront plantés dans les allées mêmes. Leur revêtement sera de couleur chaude, rose ou rouge (tarmac, asphalte, ou gravillon stabilisé) - voir croquis en annexe -.

d) - chemin de collecte des ordures

Les ordures ménagères seront recueillies en containers mobiles de type normalisé, ces récipients étant tractés jusqu'en des points de collecte situés à proximité des voies principales et d'accès facile pour les bennes de collecte publique.

Les chemins de collecte seront constitués par des chaussées étroites d'une largeur maximum de 2 mètres sans bordure saillante.

Les postes de collecte d'ordures seront dissimulés par des talus et des plantations denses : haies vivaces, arbustes à feuillage persistant.

2 - BRANCHEMENTS ET RESEAUX DIVERS

Les terrains doivent être desservis par des réseaux enterrés, établis en accord avec le SYNDICAT COMMUNAUTAIRE D'AMENAGEMENT DE L'AGGLOMERATION NOUVELLE DE MARNE LA VALLEE-VAL MAUBUEE, et les services concessionnaires, dans des conditions d'hygiène et de sécurité correspondant au mode d'occupation du sol prévu à l'article 6 ci-dessus.

3 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES

Les implantations des constructions, par rapport aux voies, devront respecter les servitudes non aedificandi

.../...

définies à l'article 6 - 1° ci-dessus.

#### 4 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX CONSTRUCTIONS VOISINES

Les constructions implantées le long de la limite de la zone d'aménagement concerté respectent les conditions réglementaires de prospect du Règlement National d'Urbanisme à l'égard des fonds voisins extérieurs à la zone d'aménagement concerté.

A l'égard des fonds voisins intérieurs à la Z.A.C., les constructions établies de part et d'autre d'une limite séparative bénéficient, les unes par rapport aux autres, et en tant que de besoin, de dispositions de cour commune.

Les stipulations du Règlement National d'Urbanisme concernant les prospects entre bâtiments et les vues directes s'appliquent dans tous les cas.

En particulier, la longueur des vues directes des pièces habitables ne peut être inférieure à 8 mètres ; leur largeur doit être au moins égale à 5 mètres sans être, toutefois, inférieure à la largeur des baies correspondantes.

Les vues directes ainsi définies sont réciproques pour les façades des bâtiments se faisant face, qu'ils appartiennent ou non au même propriétaire.

#### 5 - INTEGRATION AU SITE - CARACTERISTIQUES DES CONSTRUCTION

Les constructions à plusieurs niveaux doivent comporter des escaliers anti-fumées conformes aux règles de protection contre l'incendie et établies en accord avec les services intéressés.

.../...

#### a) - composition des plans de masse

Les plans de masse devront répondre aux données générales suivantes.

L'intégration au site impose des constructions de hauteur décroissante du sud vers le nord ainsi que du centre des flots vers la coulée verte centrale du centre des flots vers le lotissement de CHAMPS-GOURNAY, et du centre des flots vers les bois de Grâce, et l'implantation en suivant les courbes de niveaux.

On sera donc amené à concevoir des plans respectant les paysages naturels pour s'ouvrir de manière souple sur l'espace paysagé central.

On recherchera une composition variée, ouverte, et offrant des perspectives contrastées, avec les surprises, des biais, etc..., pour permettre la pénétration des espaces verts.

Le tracé de circulation sera souple, les implantations parallèles aux courbes de niveaux.

Les immeubles seront en général traités de manière ponctuelle pour laisser des percées. Les grandes longueurs de construction seront évitées.

Pour le traitement des circulations, l'attention est attirée sur le fait que la voiture doit être exclue du centre des compositions, pour le laisser au piéton.

Les voitures seront groupées soit en parkings

.../...

extérieurs au sol, soit sous dalle dans les centres d'îlots.

Les dessertes vraiment obligatoires telles que : ordures, pompiers, déménagements, seront assurées soit par des voies "pompiers", traitées de façon paysagée, et interdites en principe à la circulation, et en tous cas au parking, soit par des chemins de piétons largement reliés aux voies périphériques.

Les ordures seront collectées par les chemins de piétons dans des dépôts situés à proximité des voies.

Enfin, la composition des volumes devra garder une échelle humaine et un caractère gai et attrayant ; il y aura donc des immeubles de différentes hauteurs sans rigidité ni systématisme.

La liberté de plans sera au contraire recherchée au maximum.

b) - aspect extérieur des constructions

En corollaire de ce qui précède, on recherchera le caractère attrayant des façades qui devront être animées le plus possible.

Les grandes surfaces plates seront évitées. Il y aura des décrochements, balcons, loggias, jardinières, etc..., cette description étant donnée à titre indicatif pour marquer le caractère attrayant recherché.

Les revêtements de façades, recherchant les contrastes et évitant la monotonie, utiliseront si possible des matériaux de couleurs naturelles. Les matériaux naturels seront également recherchés dans le traitement des éléments de menuiserie. Il n'y aura pas de couleurs violentes.

.../...

On recherchera l'emploi des éléments en bois, volets, persiennes, balcons, etc...

c) - intégration des constructions à leur environnement

Le plus grand soin sera apporté au traitement architectural et paysagé des espaces extérieurs en liaison avec les constructions.

La transition entre les immeubles et le sol ne devra jamais être brutale.

Elle sera ménagée par l'emploi et l'agencement des dallages et revêtements de sols colorés, de talus et perré, d'éléments minéraux et végétaux, d'éléments de mobilier urbain et sculpturaux.

6 - STATIONNEMENT

a) - organisation générale

Le Parti adopté par le Plan d'Aménagement est basé sur le principe de la séparation des circulations et des aires affectées aux piétons et aux voitures, la zone urbanisée étant, dans toute la mesure du possible, réservée à l'homme à pied tandis que la voiture est retenue à la périphérie.

Les espaces intérieurs et le cœur des îlots seront donc aménagés pour le piéton (promenades et jeux).

Les voies indispensables au service : pompiers, déménagements, ambulances, services des équipements, seront traitées de façon à ne permettre ni le stationnement (voies étroites), ni la traversée (voies en cul de sac) du quartier.

.../...

Les ouvrages pourront être prévus à un ou plusieurs niveaux ; les parkings enterrés seront conçus de telle sorte que, dans toute la mesure du possible, leur terrasse puisse être directement accessible du sol environnant.

Dans tous les cas, la dalle de couverture devra être conçue pour être aménagée en jardins et aires de jeux, ce qui représente une surcharge minimum de 600 kgs par m2.

parkings en surfaces

Ils seront réalisés conformément aux prescriptions de l'article 6 - 2° ci-dessus.

7 - ESPACES LIBRES ET PLANTES

Tous les espaces non construits, autres que ceux affectés aux voies et parkings, seront traités en jardins plantés.

Ces espaces libres seront conçus de telle sorte qu'ils constituent un prolongement naturel des espaces verts publics mentionnés au TITRE II ci-dessus, et sont soumis à la même réglementation : article 6 - 4°.

Les éléments de mobilier urbain, notamment bancs, signalisation, éclairage public, seront traités de manière identique à ceux des espaces publics.

Dans chacun des sous-secteurs, la superficie d'espaces libres devra représenter au minimum 10 % de la superficie des terrains affectée à la construction de logements.

Les clôtures sont interdites à l'exception de celles entourant certains équipements pour lesquels elles sont obligatoires.

.../...

Elles seront alors relativement basses et bordées de haies vives.

Les clôtures à poteaux béton, les clôtures à soubassement, seront écartées.

Elles seront constituées soit par des lisses en bois ou en béton, soit par des planches béton plantées dans le sol, soit par des clôtures métalliques sans soubassement suivant croquis joints en annexe.

Aires de jeux pour enfants

Celles-ci seront soit isolées, soit situées sur les dalles supérieures de parkings.

Elles seront bordées d'arbustes. Les garde-corps, s'il y a lieu, seront traités en prolongement de l'architecture des parkings.

Elles comporteront les aménagements nécessaires pour les grands et les petits.

Les installations fixes, telles que : agrès, mobilier de jeux, seront de modèle rustique, en bois, en maçonnerie, etc..., à l'exception de modèles métalliques.

Les sols seront, dans toute la mesure du possible, colorés.



.../...

**TITRE IV DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR PRINCIPALEMENT AFFECTE AUX ACTIVITES COMMERCIALES ET ARTISANALES**

**ARTICLE 10 - NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL**

(document graphique n° 1)

1°) - Dans les secteurs (I partiel et J) affectés aux activités commerciales et artisanales, sont autorisées les constructions de locaux commerciaux à usage de bureaux et de ventes, expositions, stockage et traitement des marchandises, les implantations d'activités de services et d'activités artisanales, de laboratoires, de stations-services, et parcs de stationnement permanent.

2°) - Dans les mêmes secteurs sont interdites les constructions à usage industriel, les entrepôts et dépôts autres que ceux nécessaires aux activités autorisées ci-dessus et les décharges de toute nature.

Tout forage particulier, destiné à l'utilisation de l'eau, toute extraction sur place de matériaux pour chantier, sont interdits.

**ARTICLE 11 - POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL**

	SOUS-SECTEUR I	SOUS-SECTEUR J
• surface de terrain affectée aux activités commerciales et artisanales .....	5.000 m <sup>2</sup>	34.760 m <sup>2</sup>
• coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) .....	1	1
• hauteur maximum constructions .	R + 3 = 12 m	R + 3 = 12 m

.../...

Toutefois, l'ensemble des constructions d'un secteur ne pourra être élevé à cette hauteur maxima. Les volumes devront être décrochés en hauteur et étudiés dans l'esprit défini à l'article 9 paragraphe 5 ci-avant. Il ne sera pas admis de volumes continus à hauteur constante de plus de 45 mètres de long sans décrochement.

**ARTICLE 12 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL**

Les dispositions de l'article 9 du TITRE III sont applicables aux "secteurs d'activités commerciales et artisanales", objet du présent titre, à l'exception du paragraphe 6 qui est remplacé par les dispositions suivantes.

**STATIONNEMENT**

La superficie minimum offerte aux emplacements de stationnement doit permettre la définition de 1 place par 10 m<sup>2</sup> de plancher consacrés aux activités commerciales, et de 1 place par 30 m<sup>2</sup> de plancher consacrés aux activités artisanales ou de bureau à l'exclusion des surfaces de dépôts autorisés.

Ces emplacements de stationnement ne peuvent être établis au niveau du sol naturel que dans la limite des superficies restant disponibles après qu'aient été réservés les terrains nécessaires aux constructions autorisées.

Les emplacements ne trouvant pas place en surface seront établis en excavation couverte ou en élévation dans les limites de hauteur indiquées à l'article 11 ci-avant.

Les parcs de stationnement aménagés au niveau du sol naturel devront être plantés.





**2.**

**Règlement**

**Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**ZAC du « Rû de Nesles » de la ville de Champs-sur-Marne**

*Plan d'Aménagement de Zone approuvé le 19 juin 1972*

VILLE NOUVELLE DE MARNE LA VALLEE

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ DU "RU DE NESLES"

PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE

REGLEMENT

MODIFICATIF

(octobre 1974)

PREFECTURE DE SEINE-ET-MARNE  
DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

REPUBLIQUE FRANCAISE

Arrêté n° 74-MEL/ZAC-1501

LE PREFET DE SEINE-ET-MARNE  
Officier de la Légion d'Honneur

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L-123-6 et 123-7, L311-1 et 311-2 et R-311-9 à 311-20;

Vu l'arrêté n° 72-392 du Préfet de Seine-et-Marne en date du 19 Juin 1972 créant une zone d'aménagement concerté à CHAMPS-s-MARNE;

Vu l'arrêté n° 73-324 du Préfet de la Région Parisienne en date du 19 Septembre 1973 approuvant le programme, l'échéancier et les modalités de financement des équipements publics;

Vu l'arrêté n° 74-MEL/ZAC-0052 du Préfet de Seine-et-Marne en date du 29 Janvier 1974 approuvant le dossier de réalisation de la Z.A.C. du "Rû de Nesles" à CHAMPS-s-MARNE;

Vu l'arrêté n° 74-MEL/ZAC-1340 prenant en considération le plan d'aménagement de zone modifié de la Z.A.C. du "Rû de Nesles".

Vu le procès-verbal de l'enquête publique à laquelle il a été procédé du 22 Novembre au 9 Décembre 1974 et l'avis du Commissaire Enquêteur du 11 Décembre 1974.

- A R R E T E -

Article 1er - Le plan d'aménagement de zone joint en annexe au présent arrêté est approuvé.

Article 2 - Le Directeur Départemental de l'Equipement est chargé de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :

- M. le Sous-Préfet chargé de l'arrondissement de MEAUX,
- M. le Président du Syndicat Communautaire d'aménagement de l'agglomération nouvelle de Marne-la-Vallée - Val Maubuée.

Fait à MELUN, le

24 DEC. 1974

LE PREFET DE SEINE-ET-MARNE

Pour le Préfet et par délégation,  
Le Chef du Service de l'Equipement

Pour le Préfet  
Le Secrétaire Général,

Signé : MICHEL MOSSER

Vu pour être annexé à l'arrêté  
préfectoral n° 74 24124C 1504  
en date du 24 DEC. 1974  
Le Préfet,

Pour le Préfet, *obéant*  
Le Secrétaire Général, La vocation essentielle de la zone d'aménagement concerté est l'habitat.

Signé : MICHEL MOSSER  
Sa situation en lisière du secteur de NOISY-LE-GRAND, de la VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE, et des lotissements de CHAMPS-SUR-MARNE/GOURNAY-SUR-MARNE, justifie son caractère résidentiel.

Pour amplification  
Pour le Préfet et par délégation,  
Le Chef du Service de l'Urbanisme, Diverses zones d'activités :  
et Social

*R. HARDY*  
à l'est, sur NOISIEL et TORCY,  
au sud, sur NOISY-LE-GRAND et VILLIERS-SUR-MARNE,  
sont prévues dans le cadre de la VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE.

Le Parti d'Aménagement retenu a été commandé par différentes sujétions occasionnées par :

• la nécessité d'intégration à la VILLE NOUVELLE DE LA MARNE

Ce quartier doit prolonger un ensemble très urbanisé (NOISY-LE-GRAND), en marquer l'arrêt et en ménager la transition avec les zones pavillonnaires de CHAMPS et de GOURNAY.

• le site

La Z.A.C. se présente sous forme d'un vallon descendant vers le nord, ouvert sur la vallée de la Marne, parcouru par un ru verdoyant. Elle s'appuie, au sud, sur les bois de Grâce, parc naturel offert à la nouvelle ville.

.../...

• l'autoroute A3

Outre les servitudes d'emprise (50 m) et de non aedificandi (2 m x 50 m), dont la future autoroute A3 grève le terrain dans sa partie ouest, le plan d'aménagement doit tenir compte des servitudes de bruit occasionnées par cette voie.

• la nature du sol

L'étude géologique conclut à une succession de marnes vertes, blanches et bleues, en couches de faible épaisseur, généralement glissées ou éboulées avec circulation d'eau, dont le calcaire de CHAMPIGNY forme le substratum.

L'étude géotechnique conclut à la nécessité de fondations sur radier pour les bâtiments de faible hauteur (R + 3 maximum), de fondations profondes par pieux pour les bâtiments plus élevés, et, au-dessus, de terrassements généraux importants.

• la desserte R.E.R. prévue au sud de la zone

Ces sujétions ont conduit à :

. renforcer la densité de l'urbanisation, en bordure de l'autoroute et au sud du terrain, pour assurer une homogénéité avec la concentration de la ville nouvelle de NOISY-LE-GRAND et, par une décroissance progressive des volumes, relier l'ensemble à la zone résidentielle et basse de GOURNAY/CHAMPS, dégager les vues, et accuser le caractère du site ;

. assurer, en utilisant le Thalweg actuel, une liaison d'espaces verts, du sud au nord, jusqu'à une pénétration dans GOURNAY ; organiser cette percée pour y développer la vie intérieure de l'ensemble en dehors de la circulation automobile ;

. respecter les terrains en place ;

.../...

. dans les bois, concentrer les constructions en flots séparés pour sauvegarder au maximum la forêt.

Le Parti d'Aménagement consiste donc en coulée centrale de verdure organisée en un cheminement qui relie les différents flots d'habitation, se prolonge, au sud, vers les bois de Grâce et le R.E.R., au nord, dans GOURNAY. En son centre coule le ru de Nesles traité en une succession de bassins à fonction régulatrice de l'écoulement des eaux pluviales et paysagère. La majorité des équipements prend place le long de cette percée.

Une cascade d'flots d'habitations collectives, à forte densité, borde cet espace vert du sud au nord et forme, au long de l'autoroute A3, un paysage à l'échelle de cette voie. Leur épannelage accentue le mouvement naturel du site.

Au sud-est de la Z.A.C., et en bordure des bois, un flot élevé, à forte densité, domine l'ensemble et marque l'arrêt de l'urbanisation de la ville nouvelle de NOISY-LE-GRAND. Des flots éclatent autour de ce sommet en masses décroissantes. Malgré sa forte densité, cette zone d'habitat, par sa faible occupation au sol (épannelage élevé), doit permettre une grande ouverture sur les bois.

De même, des ouvertures ont été préservées vers l'ouest par le jeu des percées qui séparent les flots les uns des autres.

Suivant la pente du terrain naturel, une série d'flots d'habitat collectif bas s'étage vers le nord-est pour finir sur un flot d'habitat individuel, assurant la transition entre la ville nouvelle et les lotissements pavillonnaires de CHAMPS-GOURNAY.



.../...

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION

Le présent règlement s'applique à l'ensemble des terrains constituant la ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ et à ceux constituant son éventuelle extension.

Cette opération, située sur la commune de CHAMPS-SUR-MARNE, au sud du lotissement de GOURNAY-SUR-MARNE, non loin du centre urbain de NOISY-LE-GRAND, s'insérera dans le contexte urbanistique plus vaste de la VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE.

Le terrain, réservé à cette opération, couvre une superficie de 78 hectares desquels il convient de retrancher l'emprise de l'autoroute A3 et de la voie primaire nord.

Les limites du terrain s'appuient :

- . au nord, sur une ligne parallèle au chemin du Bel Air, prolongé par le boulevard du Bel Air, aux derniers pavillons de la commune de GOURNAY-SUR-MARNE ;
- . à l'ouest, sur la limite de la future autoroute A3 qui reliera l'autoroute de l'est à la Porte de Bagnolet ;
- . au sud, sur la lisière actuelle de la forêt, sauf extension éventuelle ;
- . à l'est, sur les bois de Grâce, la rue de Paris (D 217 bis) et la limite de propriété du Centre

.../...

de Formation Professionnelle de CHAMPS-SUR-MARNE.

**ARTICLE 2 - OBJET**

Le présent règlement a pour objet de déterminer les règles d'aménagement applicables au titre du PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE et s'impose aux particuliers comme aux personnes morales de droit public, ou de droit privé, sans préjudice des prescriptions prises au titre des législations spécifiques susceptibles d'avoir des conséquences sur l'occupation et l'utilisation du sol.

**ARTICLE 3 - AFFECTATION ET SUBDIVISION DE LA ZONE**

Le présent règlement prévoit la subdivision du territoire couvert par le PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE en divers secteurs selon leur affectation et les règles qui s'y appliquent. On distinguera :

- . les terrains destinés aux équipements publics d'infrastructure et de superstructure auxquels sont applicables les dispositions du TITRE II ;
- . les terrains destinés principalement à la construction de logements à laquelle sont applicables les dispositions du TITRE III ;
- . les terrains destinés principalement aux activités commerciales et artisanales auxquelles sont applicables les dispositions du TITRE IV.

**ARTICLE 4 - DEROGATIONS**

Des dérogations aux dispositions du présent règlement pourront être accordées par arrêté motivé de Monsieur le Préfet

.../...

de Seine-et-Marne, après avis du Directeur Départemental de l'Équipement et du Président du Syndicat Communautaire d'Aménagement, en ce qui concerne les articles 5 et suivants, et, ce, sous réserve des conditions particulières de dérogations mentionnées dans la suite du texte.



.../...

**TITRE II DISPOSITIONS APPLICABLES AUX TERRAINS DESTINÉS AUX ÉQUIPEMENTS PUBLICS**

(document graphique n° 2 intitulé "secteurs affectés aux espaces publics")

**ARTICLE 5 - AFFECTATION**

Pour les besoins en équipements publics, nécessaires à l'aménagement concerté de la zone, sont définies :

- 1°) - des emprises déterminées, dont le tracé est transcrit au document graphique n° 2 du PLAN D'AMÉNAGEMENT DE ZONE, et affectées aux modes d'occupation du sol précisés dans l'article 6 paragraphe 1° ;
- 2°) - des emprises indiquées par des implantations de principe, figurant au document graphique n° 2 du P.A.Z., et affectées aux modes d'occupation du sol déterminés dans l'article 6 paragraphe 2° ;
- 3°) - des superficies déterminées, dont la situation est figurée au document graphique n° 2 du P.A.Z., sans que leur périmètre soit déterminé impérativement, et affectées aux modes d'occupation du sol déterminés dans l'article 6 aux paragraphes 3°/4°/5°.

**ARTICLE 6 - MODES D'OCCUPATION DES SOLS**

1°) - VOIE PRINCIPALE

- a) - L'AUTOROUTE A3 traverse le périmètre de la

.../...

zone suivant une direction nord/sud sensiblement parallèle à la limite ouest de l'opération.

Largeur d'emprise : 50 mètres. De part et d'autre de cette emprise sont établies :

- une servitude de non aedificandi sur une bande de 50 mètres de large. A l'intérieur de cette bande, ne sont autorisés que les aménagements d'espaces verts, les stationnements, au sol, de véhicules, et les espaces sportifs de plein air ; Toutefois, des dérogations pourront, éventuellement, être accordées pour la construction de parkings en élévation dans ces zones ; les permis de construire, correspondant à ces aménagements, ne seront accordés qu'à titre précaire et dans les conditions prévues par les articles L-423-1 à L-423-3 du CODE DE L'URBANISME ;
- une zone de servitude de bruit sur une largeur de 200 mètres. A l'intérieur de cette bande, les constructions sont asservies à un épandage défini par le tableau et le croquis donnés en annexe ;
- des écrans seront aménagés le long de l'autoroute pour limiter les nuisances ; ils seront calculés, en chaque point, en fonction des niveaux respectifs de la plateforme de l'autoroute et du terrain d'implantation des constructions, pour respecter la courbe de servitude d'épandage figurant en annexe ;
- des accès à l'autoroute sont prévus au droit de l'opération.
- Dans les emprises de cette voie, sont également autorisés : les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation

b) - VOIE PRIMAIRE NORD. Cette liaison routière, destinée à la circulation rapide, coupe l'opération d'est en ouest en définissant deux quartiers de superficie sensiblement comparable.

Afin que cette voie ne soit pas un obstacle infranchissable, un passage inférieur, reliant les deux quartiers, sera aménagé.

La largeur d'emprise, en section courante,

.../...

est de 30 mètres ; la zone de non aedificandi est de 25 mètres de part et d'autre de cette emprise.

A l'intérieur de cette bande, ne sont autorisés que les aménagements d'espaces verts, les stationnements de véhicules et les espaces sportifs de plein air.

A l'intérieur d'une bande de 100 mètres, à partir du bord de la plate-forme, les constructions devront respecter, en ce qui concerne l'isolement par rapport aux bruits extérieurs, les prescriptions suivantes.

zones	isolement de façade imposé
<p>I</p> <p>• <math>N &gt; 73</math> DBA</p>	42 DBA
<p>II</p> <p>• <math>63 &lt; N &lt; 73</math> DBA</p>	33 DBA
<p>N : niveau de bruit extérieur.</p>	
<p>I - II { zones précisées dans l'arrêté du 10.02.1972 définissant le label "confort acoustique".</p>	

c) - L'AVENUE DES PRINCES ENTRE LE CARREFOUR DU BEL AIR ET LA PLACE CHURCHILL. L'emprise de cette voie, actuellement de 12,50 mètres, sera portée à 15 mètres moyennant un élargissement côté ouest.

d) - CHEMIN RURAL DES PRINCES, de direction sensiblement nord/sud, reliant le boulevard du Bel Air au C.D. 217, ou voie primaire nord, et sa prolongation dans le quartier sud. L'emprise de cette voie sera de 18,50 mètres ; elle comporte une chaussée de 9 mètres.

e) - LIAISON ENTRE LES QUARTIERS NORD ET SUD DE LA Z.A.C. (VOIE G). Cette voie empruntera le passage inférieur réalisé sous la voie primaire nord (C.D. 217).

Largeur d'emprise : 18.50 mètres avec

f) - AXE NOISY-LE-GRAND/LAGNY depuis la limite ouest de l'emprise de l'autoroute A3 jusqu'au droit de la voie de liaison nord/sud (voie H).

Largeur d'emprise : 17 mètres avec chaussée de 9 mètres.

g) - VOIE LATÉRALE EST DE L'AUTOROUTE A3 le long du quartier sud (voie I).

Largeur d'emprise : 14,50 mètres avec chaussée de 9 mètres.

h) - LES VOIES DE ROCADES DES QUARTIERS NORD ET SUD (voies A/H/J/I).

Largeur d'emprise : 14 mètres avec chaussée de 7 mètres.

## 2°) - STATIONNEMENT PUBLIC

Des parkings, affectés au stationnement public, seront réservés dans le cadre des besoins définis aux articles 9 et 12 ci-après.

Ils seront, de préférence, implantés à la périphérie des quartiers et divisés en blocs de capacité réduite séparés par des aménagements paysagés.

De plus, ils seront plantés (voir croquis donné en annexe).

## 3°) - CONDITIONS D'ACCES AUX VOIES PRINCIPALES

L'accès aux voies principales, définies ci-dessus,

.../...

ne peut se faire que par l'intermédiaire des voies intérieures, aux flots, raccordées au moyen de "points de piquage" à niveau avec la voie principale.

Chaque point de piquage devra être séparé par plus de 50 mètres du point de piquetage le plus proche ou éloigné de plus de 50 mètres du centre géométrique du carrefour des voies principales le plus voisin.

4°) - ZONES BOISEES, ESPACES VERTS, ESPACES LIBRES PUBLICS

Les superficies affectées aux espaces verts et zones boisées figurent sur le plan "ESPACES PUBLICS" sans que leur périmètre soit déterminé impérativement.

Le Parti d'Aménagement consiste principalement en une coulée centrale de verdure organisée en un cheminement qui relie les différents flots d'habitation, se prolonge, au sud, vers les bois de Grâce et le R.E.R., au nord, dans GOURNAY. En son centre, coule le ru de Nesles traité en une succession de bassins à fonction régulatrice de l'écoulement des eaux pluviales et paysagère. La majorité des équipements prend place le long de cette percée.

Le caractère de ces espaces libres est déterminant et essentiel. Il s'agit d'accuser le site naturel en le mettant en valeur.

L'espace central ira donc de haut en bas de la Z.A.C. sous forme de cheminements piétonniers ombragés du bord des bassins.

Les cheminements latéraux rejoindront l'espace central qui reliera entre eux les différents équipements.

.../...

Ces espaces seront traités de manière paysagée et variée ; ils seront bordés d'aires de jeux ou de repos, d'espaces de sports, boules, etc..., sans monotonie ; ces cheminements piétons seront plantés.

BASSINS

Les bassins de l'espace libre central, ont une fonction régulatrice pour l'écoulement d'une partie des eaux pluviales.

Leur étude sera menée à bien de manière à ce que les eaux ne croupissent pas et soient toujours propres et claires (en particulier, en ce qui concerne le traitement des fonds de bassins).

Les rives seront bordées de talus, ou perrés, et traitées de manière paysagée avec rocailles et arbustes à l'exclusion de murs.

Les ouvrages d'art nécessaires seront cachés par des plantations ou rocailles (voir croquis donné en annexe).

Les chemins de piétons, passerelles ou ponts pour piétons, seront rustiques ; les garde-corps en béton ou en bois.

TALUS

Les murs de soutènement seront dans toute la mesure du possible évités.

Ils seront remplacés soit par des talus, soit par des perrés.

Les talus seront couverts d'arbustes, ou plantes,

.../...

destinés à les tenir, tels que millepertuis, iris, etc...

#### ECLAIRAGE PUBLIC

Toutes les parties ne recevant pas de circulation automobile auront principalement des éclairages de balisage bas situés en bordure des pelouses - voir croquis donné en annexe -.

Les candélabres des voies extérieures seront de modèle simple, peints de couleur gaie.

#### PLANTATIONS

Dans le plan général des plantations, on s'attachera à limiter celles-ci aux circulations centrales, réservées aux piétons, et autour des espaces de jeux au milieu des groupes d'habitations.

Les plantations seront très groupées pour être bien fournies dans l'esprit du croquis donné en annexe.

Les arbres plantés seront, dans toute la mesure du possible, de taille importante pour éviter de créer des espaces désertiques pendant longtemps.

Les plantations seront traitées de manière variée.

Les abords de bassins seront spécialement fournis en arbustes de même que les entourages des aires de jeux. Les massifs de fleurs ne seront pas isolés mais intégrés aux massifs d'arbustes.

#### BANCS

Ceux-ci feront partie du mobilier urbain et

.../...

non mobile.

Ils seront rustiques et constitués soit par des murets en briques, soit par des ouvrages en maçonnerie, de forme étudiée, à l'exclusion des bancs à ossature métallique (voir croquis donné en annexe).

#### SIGNALISATION

Les panneaux de signalisation seront, dans la mesure du possible, constitués par les éléments bas, à l'exclusion de poteaux métalliques indicateurs, suivant croquis donné en annexe. Leur graphisme sera bien étudié ; les couleurs gaies.

#### ESPACES BOISES

Autant que leur état et leur situation le permettent, les arbres de haute tige existants devront être conservés.

Les tracés de voies de circulation et les implantations d'équipements seront étudiés de manière à sauvegarder les sujets les plus intéressants et à réduire, au strict minimum, les abattages indispensables.

#### 5°) - EQUIPEMENTS PUBLICS DE SUPERSTRUCTURE

Les équipements de superstructure prévus figurent dans le tableau ci-après.

.../...

REPÈRE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
<b>SCOLAIRES</b>			
P12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR A1
P12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR G
P12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR E
P10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR A2
P10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR C
P10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
CES 900	• 1 CES 900 ELEVES	18.000 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR H
CES 600	• 1 CES 600 ELEVES	12.000 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
<b>TOTAL</b>		68.550 m <sup>2</sup>	
<b>SPORTIFS</b>			
SPORTS	• 1 TERRAIN D'ENTRAINEMENT	25.000 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR H
SPORTS {	• 2 PLATEAUX DOUBLES • 5 TERRAINS DE JEUX	2.200 m <sup>2</sup> 10.000 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER NORD SECTEUR A
<b>A REPORTER</b>		37.200 m <sup>2</sup>	

.../...

REPÈRE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
<b>REPORT</b>		37.200 m <sup>2</sup>	
SPORTS {	• 1 PLATEAU DOUBLE • 3 TERRAINS DE JEUX	11.500 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
SPORTS	• 3 TERRAINS DE JEUX	3.300 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR F
SPORTS	• 1 PLATEAU DOUBLE & DIVERS	2.800 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR G
9	• 1 COSEC	2.500 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR H
9	• 1 COSEC	2.500 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
10	• HALLE DE SPORTS (600 m <sup>2</sup> de plancher)	1.200 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR A1
10	• HALLE DE SPORTS (600 m <sup>2</sup> de plancher)	1.200 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR G
8	• PISCINE COUVERTE (387 m <sup>2</sup> de plan d'eau)	1.500 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR I
<b>TOTAL</b>		63.700 m <sup>2</sup>	
<b>SOCIO-EDUCATIFS</b>			
5	• MAISON DE JEUNES TYPE IV (600 m <sup>2</sup> de plancher)	1.500 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
6	• MAISON DE JEUNES TYPE III (300 m <sup>2</sup> de plancher)	600 m <sup>2</sup>	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR J
<b>TOTAL</b>		2.100 m <sup>2</sup>	

.../...

REPÈRE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
<b>SANITAIRES &amp; SOCIAUX</b>			
ENSEMBLE COMPRENANT :			
1	• 1 CENTRE SOCIAL TYPE G (553 m2 de plancher)	1.270 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
	• 1 CENTRE DE P.M.I. (230 m2 de plancher)		
2	• 1 CRECHE DE 40 BERCEAUX (690 m2 de plancher)	1.500 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR I
3	• 1 HALTE GARDERIE (141 m2 de plancher)	210 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
3	• 1 HALTE GARDERIE (141 m2 de plancher)	210 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR I
3	• 1 HALTE GARDERIE (141 m2 de plancher)	210 m2	{ QUARTIER NORD SOUS-SECTEUR J
	<b>TOTAL</b> .....	<b>3.400 m2</b>	
<b>D I V E R S</b>			
4	• ACTIVITES COMMERCIALES ET ARTISANALES .....	5.000 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR I
7	• LIEU DE CULTE .....	2.000 m2	{ QUARTIER SUD SOUS-SECTEUR D
	<b>TOTAL</b> .....	<b>7.000 m2</b>	



.../...

I b T D Plancha: 01.4h.55-70.10

**TITRE III } DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS RESERVES  
ESSENTIELLEMENT A LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS**
**ARTICLE 7 - NATURE DE L'UTILISATION DU SOL**

1 - Les secteurs réservés essentiellement à l'habitation figurent dans le document graphique n° 1 intitulé "SECTEURS AFFECTES A LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS".

Sont, notamment, autorisées les constructions de locaux à usage d'habitation ainsi que de locaux à usage d'activités commerciales, de services, d'équipements collectifs d'intérêt public, correspondant aux besoins du voisinage immédiat.

Sont, en outre, autorisées les implantations de services généraux d'entreprises, d'activités artisanales, les stations-services et parcs de stationnement permanents, dans la mesure compatible avec le caractère résidentiel du secteur.

2 - Sont interdites les constructions de locaux à usage d'industries de 1ère et 2ème catégories, ainsi que toute activité incompatible avec le caractère résidentiel du secteur.

Sont également proscrits les entrepôts, dépôts et décharges de toute nature, à l'exception des dépôts de combustibles autorisés au titre du 1 ci-dessus, les campings et aires de nomadisation.

Tout forage particulier, destiné à l'utilisation de l'eau, toute extraction sur place de matériaux pour chantier, sont interdits.

Les déblais provenant des terrassements généraux, et des excavations pour fondations des constructions, devront être évacués dans les décharges publiques à moins d'être utilisés sur place à l'aménagement de la parcelle acquise.

.../...

**ARTICLE 8 - POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL** (document graphique n° 1)

Les possibilités d'occupation du sol sont définies à partir des éléments, ci-dessous, spécifiques à chacun des sous-secteurs.

	SOUS-SECTEUR A1	SOUS-SECTEUR A2	SOUS-SECTEUR B	SOUS-SECTEUR C	SOUS-SECTEUR D	SOUS-SECTEUR E	SOUS-SECTEUR F	SOUS-SECTEUR G
surface de terrain affectée aux logements .....	97.440 m <sup>2</sup>	46.060 m <sup>2</sup>	32.660 m <sup>2</sup>	9.570 m <sup>2</sup>	54.700 m <sup>2</sup>	18.650 m <sup>2</sup>	43.530 m <sup>2</sup>	66.450 m <sup>2</sup>
coefficient maximum d'occupation du sol (c.o.s.) .....	0,90	1,40	0,70	1,50	0,90	1,40	1,60	0,90
hauteur maximum des constructions .....	R + 9	R + 9	R + 4	R + 6	R + 9	R + 10	R + 16	R + 10
surface affectée aux commerces ventes + réserves) .....	-	-	-	-	-	-	-	2.850 m <sup>2</sup>
coefficient maximum d'emprise au sol (C.E.S.) .....	0,35	0,35	0,50	0,50	0,40	0,40	0,50	0,35

**NOMBRE MAXIMUM DE LOGEMENTS**

• sous-secteur A-1 .....	800 logement
• sous-secteurs A2-B-C .....	926 logement
• sous-secteurs D-E-F .....	1.360 logement
• sous-secteur G .....	570 logement
• <b>total</b> .....	<b>3.656 logements</b>

**HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

Les hauteurs maximales des constructions sont définies précédemment ; toutefois, l'ensemble des constructions d'un secteur considéré ne pourra être réalisé à cette hauteur maximale.

Les volumes devront être décrochés en hauteur et étudiés dans l'esprit défini à l'article 9, paragraphe 5, ci-après.

Il ne pourra être construit de volume continu à hauteur constante de plus de 45 mètres de long sans décrochement.

**ARTICLE 9 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL**

**1 - ACCES ET VOIRIES**

En général, les circulations seront périphériques, les espaces centraux étant réservés aux piétons.

Les circulations seront donc conçues pour ne permettre qu'un accès occasionnel des voitures à proximité des immeubles (pompiers, déménagements), sauf dans le cas de garages incorporés aux bâtiments d'habitation.

Dans cet esprit, les voies seront de 4 types suivant les fonctions à assurer, ces types pouvant se superposer.

Les voies intérieures à créer, non figurées au plan, seront librement ouvertes à la circulation publique.

**a) - les voies d'accès automobiles**

Ces voies aussi réduites en nombre et en

longueur, que possible, permettront l'accès des parkings et garages depuis la voie principale à laquelle elles se raccorderont dans les conditions prévues à l'article 6 - 3° du TITRE II.

Elles seront à l'écart des cheminements de piétons.

Les trottoirs seront revêtus ou traités en accotements engazonnés et plantés.

b) - voies pompiers et déménagements

Ainsi qu'il est exposé plus haut, ces voies ne sont destinées qu'à une desserte occasionnelle.

Leur nature sera étudiée de manière à placer l'automobiliste dans des conditions inhabituelles de circulation et en décourager ainsi l'usage sans nécessité impérieuse.

Leur traitement devra également permettre leur intégration aux espaces paysagés qu'elles emprunteront.

Elles devront, néanmoins, répondre aux caractéristiques techniques nécessitées par leurs fonctions qui sont : accès des services de sécurité incendie et des camions de déménagements, ambulances, ou voitures de livraison.

Des installations en interdisant l'accès aux véhicules particuliers doivent être établies en accord avec les services de sécurité.

c) - allées de piétons

Celles-ci seront à l'écart des voitures.

.../...

Elles seront traitées de manière rustique et de largeur variable suivant les endroits. Il n'y aura pas de bordurettes saillantes. Elles comporteront des élargissements formant mails où des arbres seront plantés dans les allées mêmes. Leur revêtement sera de couleur chaude, rose ou rouge (tarmac, asphalte, ou gravillon stabilisé) - voir croquis en annexe -.

d) - chemin de collecte des ordures

Les ordures ménagères seront recueillies en containers mobiles de type normalisé, ces récipients étant tractés jusqu'en des points de collecte situés à proximité des voies principales et d'accès facile pour les bennes de collecte publique.

Les chemins de collecte seront constitués par des chaussées étroites d'une largeur maximum de 2 mètres sans bordure saillante.

Les postes de collecte d'ordures seront dissimulés par des talus et des plantations denses : haies vivaces, arbustes à feuillage persistant.

2 - BRANCHEMENTS ET RESEAUX DIVERS

Les terrains doivent être desservis par des réseaux enterrés, établis en accord avec le SYNDICAT COMMUNAUTAIRE D'AMENAGEMENT DE L'AGGLOMERATION NOUVELLE DE MARNE LA VALLEE-VAL MAUBUEE; et les services concessionnaires, dans des conditions d'hygiène et de sécurité correspondant au mode d'occupation du sol prévu à l'article 6 ci-dessus.

3 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES

Les implantations des constructions, par rapport aux voies, devront respecter les servitudes non aedificandi

.../...

définies à l'article 6 - 1° ci-dessus.

4 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX CONSTRUCTIONS VOISINES

Les constructions implantées le long de la limite de la zone d'aménagement concerté respectent les conditions réglementaires de prospect du Règlement National d'Urbanisme à l'égard des fonds voisins extérieurs à la zone d'aménagement concerté.

A l'égard des fonds voisins intérieurs à la Z.A.C., les constructions établies de part et d'autre d'une limite séparative bénéficient, les unes par rapport aux autres, et en tant que de besoin, de dispositions de cour commune.

Les stipulations du Règlement National d'Urbanisme concernant les prospects entre bâtiments et les vues directes s'appliquent dans tous les cas.

En particulier, la longueur des vues directes des pièces habitables ne peut être inférieure à 8 mètres ; leur largeur doit être au moins égale à 5 mètres sans être, toutefois, inférieure à la largeur des baies correspondantes.

Les vues directes ainsi définies sont réciproques pour les façades des bâtiments se faisant face, qu'ils appartiennent ou non au même propriétaire.

5 - INTEGRATION AU SITE - CARACTERISTIQUES DES CONSTRUCTION

Les constructions à plusieurs niveaux doivent comporter des escaliers anti-fumées conformes aux règles de protection contre l'incendie et établies en accord avec les services intéressés.

.../...

a) - composition des plans de masse

Les plans de masse devront répondre aux données générales suivantes.

L'intégration au site impose des constructions de hauteur décroissante du sud vers le nord ainsi que du centre des flots vers la coulée verte centrale du centre des flots vers le lotissement de CHAMPS-GOURNAY, et du centre des flots vers les bois de Grâce, et l'implantation en suivant les courbes de niveaux.

On sera donc amené à concevoir des plans respectant les paysages naturels pour s'ouvrir de manière souple sur l'espace paysagé central.

On recherchera une composition variée, ouverte, et offrant des perspectives contrastées, avec les surprises, des biais, etc..., pour permettre la pénétration des espaces verts.

Le tracé de circulation sera souple, les implantations parallèles aux courbes de niveaux.

Les immeubles seront en général traités de manière ponctuelle pour laisser des percées. Les grandes longueurs de construction seront évitées.

Pour le traitement des circulations, l'attention est attirée sur le fait que la voiture doit être exclue du centre des compositions, pour le laisser au piéton.

Les voitures seront groupées soit en parkings

.../...

extérieurs au sol, soit sous dalle dans les centres d'flots.

Les dessertes vraiment obligatoires telles que : ordures, pompiers, déménagements, seront assurées soit par des voies "pompiers", traitées de façon paysagée, et interdites en principe à la circulation, et en tous cas au parking, soit par des chemins de piétons largement reliés aux voies périphériques.

Les ordures seront collectées par les chemins de piétons dans des dépôts situés à proximité des voies.

Enfin, la composition des volumes devra garder une échelle humaine et un caractère gai et attrayant ; il y aura donc des immeubles de différentes hauteurs sans rigidité ni systématisme.

La liberté de plans sera au contraire recherchée au maximum.

b) - aspect extérieur des constructions

En corollaire de ce qui précède, on recherchera le caractère attrayant des façades qui devront être animées le plus possible.

Les grandes surfaces plates seront évitées. Il y aura des décrochements, balcons, loggias, jardinières, etc..., cette description étant donnée à titre indicatif pour marquer le caractère attrayant recherché.

Les revêtements de façades, recherchant les contrastes et évitant la monotonie, utiliseront si possible des matériaux de couleurs naturelles. Les matériaux naturels seront également recherchés dans le traitement des éléments de menuiserie. Il n'y aura pas de couleurs violentes.

.../...

On recherchera l'emploi des éléments en bois, volets, persiennes, balcons, etc...

c) - intégration des constructions à leur environnement

Le plus grand soin sera apporté au traitement architectural et paysagé des espaces extérieurs en liaison avec les constructions.

La transition entre les immeubles et le sol ne devra jamais être brutale.

Elle sera ménagée par l'emploi et l'agencement des dallages et revêtements de sols colorés, de talus et perré, d'éléments minéraux et végétaux, d'éléments de mobilier urbain et sculpturaux.

6 - STATIONNEMENT

a) - organisation générale

Le Parti adopté par le Plan d'Aménagement est basé sur le principe de la séparation des circulations et des aires affectées aux piétons et aux voitures, la zone urbanisée étant, dans toute la mesure du possible, réservée à l'homme à pied tandis que la voiture est retenue à la périphérie.

Les espaces intérieurs et le coeur des flots seront donc aménagés pour le piéton (promenades et jeux).

Les voies indispensables au service : pompiers, déménagements, ambulances, services des équipements, seront traitées de façon à ne permettre ni le stationnement (voies étroites), ni la traversée (voies en cul de sac) du quartier.

.../...

Les ouvrages pourront être prévus à un ou plusieurs niveaux ; les parkings enterrés seront conçus de telle sorte que, dans toute la mesure du possible, leur terrasse puisse être directement accessible du sol environnant.

Dans tous les cas, la dalle de couverture devra être conçue pour être aménagée en jardins et aires de jeux, ce qui représente une surcharge minimum de 600 kgs par m<sup>2</sup>.

#### parkings en surfaces

Ils seront réalisés conformément aux prescriptions de l'article 6 - 2° ci-dessus.

#### 7 - ESPACES LIBRES ET PLANTES

Tous les espaces non construits, autres que ceux affectés aux voies et parkings, seront traités en jardins plantés.

Ces espaces libres seront conçus de telle sorte qu'ils constituent un prolongement naturel des espaces verts publics mentionnés au TITRE II ci-dessus, et sont soumis à la même réglementation : article 6 - 4°.

Les éléments de mobilier urbain, notamment bancs, signalisation, éclairage public, seront traités de manière identique à ceux des espaces publics.

Dans chacun des sous-secteurs, la superficie d'espaces libres devra représenter au minimum 10 % de la superficie des terrains affectée à la construction de logements.

Les clôtures sont interdites à l'exception de celles entourant certains équipements pour lesquels elles sont obligatoires.

.../...

Elles seront alors relativement basses et bordées de haies vives.

Les clôtures à poteaux béton, les clôtures à soubassement, seront écartées.

Elles seront constituées soit par des lisses en bois ou en béton, soit par des planches béton plantées dans le sol, soit par des clôtures métalliques sans soubassement suivant croquis joints en annexe.

#### Aires de jeux pour enfants

Celles-ci seront soit isolées, soit situées sur les dalles supérieures de parkings.

Elles seront bordées d'arbustes. Les garde-corps, s'il y a lieu, seront traités en prolongement de l'architecture des parkings.

Elles comporteront les aménagements nécessaires pour les grands et les petits.

Les installations fixes, telles que : agrès, mobilier de jeux, seront de modèle rustique, en bois, en maçonnerie, etc..., à l'exception de modèles métalliques.

Les sols seront, dans toute la mesure du possible, colorés.



.../...

**TITRE IV DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR PRINCIPALEMENT AFFECTE AUX ACTIVITES COMMERCIALES ET ARTISANALES**

**ARTICLE 10 - NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL**

(document graphique n° 1)

1°) - Dans les secteurs (I partiel et J) affectés aux activités commerciales et artisanales, sont autorisées les constructions de locaux commerciaux à usage de bureaux et de ventes, expositions, stockage et traitement des marchandises, les implantations d'activités de services et d'activités artisanales, de laboratoires, de stations-services, et parcs de stationnement permanent.

2°) - Dans les mêmes secteurs sont interdites les constructions à usage industriel, les entrepôts et dépôts autres que ceux nécessaires aux activités autorisées ci-dessus et les décharges de toute nature.

Tout forage particulier, destiné à l'utilisation de l'eau, toute extraction sur place de matériaux pour chantier, sont interdits.

**ARTICLE 11 - POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL**

	SOUS-SECTEUR I	SOUS-SECTEUR J
• surface de terrain affectée aux activités commerciales et artisanales .....	5.000 m <sup>2</sup>	34.760 m <sup>2</sup>
• coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) .....	1	1
• hauteur maximum constructions .	R + 3 = 12 m	R + 3 = 12 m

.../...

Toutefois, l'ensemble des constructions d'un secteur ne pourra être élevé à cette hauteur maxima. Les volumes devront être décrochés en hauteur et étudiés dans l'esprit défini à l'article 9 paragraphe 5 ci-avant. Il ne sera pas admis de volumes continus à hauteur constante de plus de 45 mètres de long sans décrochement.

**ARTICLE 12 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL**

Les dispositions de l'article 9 du TITRE III sont applicables aux "secteurs d'activités commerciales et artisanales", objet du présent titre, à l'exception du paragraphe 6 qui est remplacé par les dispositions suivantes.

**STATIONNEMENT**

La superficie minimum offerte aux emplacements de stationnement doit permettre la définition de 1 place par 10 m<sup>2</sup> de plancher consacrés aux activités commerciales, et de 1 place par 30 m<sup>2</sup> de plancher consacrés aux activités artisanales ou de bureau à l'exclusion des surfaces de dépôts autorisés.

Ces emplacements de stationnement ne peuvent être établis au niveau du sol naturel que dans la limite des superficies restant disponibles après qu'aient été réservés les terrains nécessaires aux constructions autorisées.

Les emplacements ne trouvant pas place en surface seront établis en excavation couverte ou en élévation dans les limites de hauteur indiquées à l'article 11 ci-avant.

Les parcs de stationnement aménagés au niveau du sol naturel devront être plantés.









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

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)