# **GRAND PARIS EXPRESS** LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 14 : OLYMPIADES < > AÉROPORT D'ORLY (LIGNE BLEUE)

# LIGNE 14 SUD DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE



# Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Chevilly-Larue



# **Sommaire**

_	Pream	ibule :
2	Génér	alités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme
2	.1 Laı	mise en compatibilité11
	2.1.1	Définition
	2.1.2	Champ d'application11
	2.1.3	Objet11
2	.2 Le	déroulement de la procédure11
2		contenu du dossier de mise en compatibilité12
2	.4 Tex	tes régissant la procédure de mise en compatibilité12
	2.4.1	Article L. 123-14
	2.4.2	Article L. 123-14-2
	2.4.3	Article R. 123-23-1
	2.4.4	Autres dispositions
2	.5 Eva	luation environnementale de la mise en compatibilité
3	Prései	ntation générale du projet et de son contexte
3	.1 Le (	contexte administratif du projet
	3.1.1	
	3.1.2	Etat des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département du Val-de-Marne (94)
3		sentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité
		ıblique
	3.2.1	Le programme d'ensemble
	3.2.2	Le projet : liaison en métro automatique entre « Olympiades » et « Aéroport d'Orly »
	3.2.3	Présentation technique du projet20
	3.2.4	Présentation du projet sur la ville de Chevilly-Larue21
4	Incide	ences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la nune
4	.1 Les	documents supra-communaux25
	4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)25
	4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)25

4.2 I	_e PLU en vigueur	25
4.2	.1 Le plan de zonage : les zones traversées	25
4.2	.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage	28
4.2	.3 Les contraintes réglementaires	28
4.2	.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	29
4.2	.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement	29
4.3 I	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	29
4.3	.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité	29
4.3	.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet	30
4.3	.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet	31
4.3	.4 Evolutions du règlement induites par le projet	31
5 Ext	raits des documents d'urbanisme de la commune	37

- A1. Extrait du rapport de présentation en vigueur
- A2. Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité
- B1. Extrait du règlement en vigueur
- B2. Extrait du règlement mis en compatibilité
- C1. Extrait du zonage en vigueur
- C2. Extrait du zonage mis en compatibilité





# 1 Préambule



Le présent dossier de mise en compatibilité Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de CHEVILLY-LARUE, dans le Département du Val-de-Marne, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon « Olympiades – Aéroport d'Orly » 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 de l'Etat, à caractère industriel et commercial, créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, « a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation ».

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

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune de CHEVILLY-LARUE ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

En effet, la ville de CHEVILLY-LARUE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 mars 2012.

Ce PLU a été ensuite mis en compatibilité, dans le cadre du projet de la ZAC du « *Triangle des Meuniers* » déclaré d'utilité publique, le 26 mars 2013.

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

La ville de CHEVILLY-LARUE ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

Par ailleurs, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** est le 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. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Île-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.





2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme



# 2.1 La mise en compatibilité

#### 2.1.1 Définition

Conformément aux articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

# 2.1.2 Champ d'application

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

Au vu des textes<sup>1</sup>, compte tenu de la nature du projet, **la procédure de mise en compatibilité est organisée par le préfet de la Région d'Ile-de-France**.

# 2.1.3 **Objet**

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

- La section courante de l'infrastructure en souterrain : le tunnel de 8,5 m de diamètre environ mettant en liaison les gares et desservant le site 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 : le **site de maintenance et de remisage** pour le matériel roulant **(SMR)** et sa voie de raccordement. A noter que le SMR peut être en partie classé au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

# 2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

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

Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLU approuvé de la ville de CHEVILLY-LARUE. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération.

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

Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville de CHEVILLY-LARUE avec le projet faisant l'objet de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet, selon les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, d'un **examen conjoint** de :

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

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

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

## 3 - L'enquête publique

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

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



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

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

#### 5 - La Déclaration d'Utilité Publique

La déclaration d'utilité publique sera prise par décret en Conseil d'Etat.

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

# 2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
  - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
  - Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés en application de l'article R. 123-2 du Code de l'Urbanisme.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.
- Deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage. Elle fait également apparaître les éléments figurant sur le document graphique éventuellement impactés pour les besoins du projet.

Les autres pièces de ce document d'urbanisme ne nécessitent pas d'évolution.

# 2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

S'agissant des POS et PLU, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles L. 123-14, L. 123-14-2 et R. 123-23 du Code de l'Urbanisme.

#### 2.4.1 Article L. 123-14

Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2.

#### 2.4.2 Article L. 123-14-2

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au premier alinéa du I et au III de l'article L. 121-4.

Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement :

- 1° Par le préfet lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ainsi que dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1.
- 2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le maire, dans les autres cas.

Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, la commune :

1° Emet un avis lorsque la décision est de la compétence de l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois.



2° Décide la mise en compatibilité du plan, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'Etat.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée :

- 1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise.
- 2° Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1, lorsque la déclaration de projet est de la compétence d'une autre personne publique que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue au onzième alinéa du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.
- 3° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement.

#### 2.4.3 Article R. 123-23-1

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 à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. 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.

# 2.4.4 Autres dispositions

Le contenu du dossier de mise en compatibilité des POS et PLU répond aux prescriptions, toujours valides, de la circulaire n°87-64 du 21 juillet 1987, précisant ses modalités de mise en œuvre.

Par ailleurs, à la suite de la transmission pour saisine du présent dossier, a été promulguée la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi « ALUR ». La loi ALUR modifie l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme régissant le contenu du règlement des PLU. Ainsi, ne sont plus en vigueur les dispositions :

- permettant de « fixer une superficie minimale des terrains constructibles lorsque cette règle est justifiée par des contraintes techniques relatives à la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif ou lorsque cette règle est justifiée pour préserver l'urbanisation traditionnelle ou l'intérêt paysager de la zone considérée ».
- permettant de « fixer un ou des coefficients d'occupation des sols qui déterminent la densité de construction admise ».

A ce titre, les dispositions relatives aux articles 5 des règlements des documents d'urbanisme, portant sur la superficie minimale des terrains constructibles, et les dispositions relatives aux articles 14 des règlements des documents d'urbanisme, portant sur le coefficient d'occupation des sols, évoquées dans le présent dossier, deviennent sans objet.

En outre, la promulgation de la loi ALUR a modifié le contenu de l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme. Ainsi, les anciennes dispositions de l'article L. 123-1-5, 7° visant à protéger des éléments pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, sont désormais codifiés au III-2e du même article. Dans un souci de lisibilité à l'égard des documents d'urbanisme concernés, la référence à l'ancien article L. 123-1-5, 7° est conservée dans les présents dossiers.

# 2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

En application de l'article R. 121-16 du Code de l'Urbanisme, dans sa rédaction issue du décret n°2012-995 du 23 août 2012, sont notamment soumises à évaluation environnementale les procédures d'évolution des POS ou PLU dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 et qui permettent la réalisation de travaux susceptibles d'affecter de manière significative des sites Natura 2000. Les mises en compatibilité de POS et PLU ne sont concernées par aucun autre cas de figure mentionné par l'article R. 121-16 précité pour lequel une procédure d'évaluation environnementale serait obligatoire, soit de manière systématique, soit après examen au cas par cas.

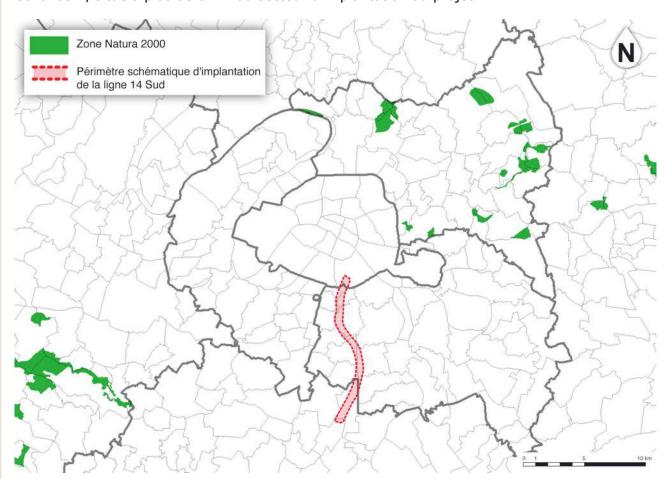
La commune de CHEVILLY-LARUE ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

Par ailleurs, les autres communes concernées par l'implantation du projet ne sont pas concernées par la présence de sites Natura 2000.

En effet, le département du Val-de-Marne, au sein duquel s'implante majoritairement le projet est dépourvu de sites Natura 2000. Les sites Natura 2000 des départements de l'Essonne et des Yvelines les plus proches, sont situés à plus de 17 km des secteurs d'implantation du projet. Il s'agit, en Essonne, du site des « Marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine », ainsi que le site « Massif de Rambouillet et les zones humides proches », implanté majoritairement dans le département des Yvelines et pour partie dans le département de l'Essonne.



Enfin, dans le département des Seine Saint Denis, l'entité de la Zone de Protection Spéciale « sites de Seine-Saint-Denis » la plus proche est le parc départemental « Jean Moulin – Les Guilands », situé à plus de 6 km du secteur d'implantation du projet.



Secteur d'implantation du projet et sites Natura 2000 en Île de France (source : DRIEE Île de France)

L'article L. 121-10 du Code de l'Urbanisme dispose « III. - Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, précitée, les modifications des documents mentionnés aux I et II du présent article donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration. »

La mise en compatibilité du PLU de CHEVILLY-LARUE ne prévoit que des adaptations du document d'urbanisme visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport public en souterrain et à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possible l'implantation des émergences du réseau de transport (gare et ouvrages techniques annexes). Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité ne modifient pas la nature des zones traversées par le réseau de transport public du Grand Paris et sont sans incidences sur l'économie générale du document.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de CHEVILLY-LARUE s'applique sur une superficie limitée du territoire communal, portant sur des secteurs déjà densément urbanisés, et les évolutions apportées aux dispositions du document ne soulèvent pas d'enjeux particuliers au regard de la sensibilité environnementale du secteur d'implantation du projet.

Compte tenu des caractéristiques des évolutions du document d'urbanisme apportées par la mise en compatibilité, l'évolution du droit du sol pour permettre l'implantation du réseau de transport public n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de CHEVILLY-LARUE n'est pas soumise à la procédure d'évaluation environnementale.



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 tronçon entre « Olympiades » et « Aéroport d'Orly », traverse, **11 communes**, toutes dotées d'un POS ou PLU. Seuls 5 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, du Nord au Sud :

- Département de Paris (75) : le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris est compatible avec le projet.
- Département du Val-de-Marne (94) : 4 communes (3 PLU et 1 POS) : Kremlin-Bicêtre, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et Thiais. Les PLU d'Arcueil, de Villejuif, d'Orly et le POS de Rungis étant compatibles avec le projet.
- Département de l'Essonne (91) : une commune (1 PLU) : Morangis, le PLU de Paray-Vieille-Poste étant compatible avec le projet.

Par ailleurs, aucune commune de ces départements ne fait partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

Enfin, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 2013 est le 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.

Issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».

Le SDRIF a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013, après enquête publique, puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, portant approbation du schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

Les PLU de Paris, d'Arcueil, de Villejuif, d'Orly, de Paray-Vieille-Poste et le POS de Rungis n'ont pas lieu à être mis en compatibilité, leurs dispositions ne s'opposant pas à la réalisation du projet.

# 3.1.2 Etat des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département du Val-de-Marne (94)

Dans le département du Val-de-Marne, 8 communes sont concernées par le projet.

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

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

En raison de leur contenu, seuls les documents d'urbanisme des communes de Kremlin-Bicêtre, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et Thiais demandent à être mis en compatibilité.

# 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

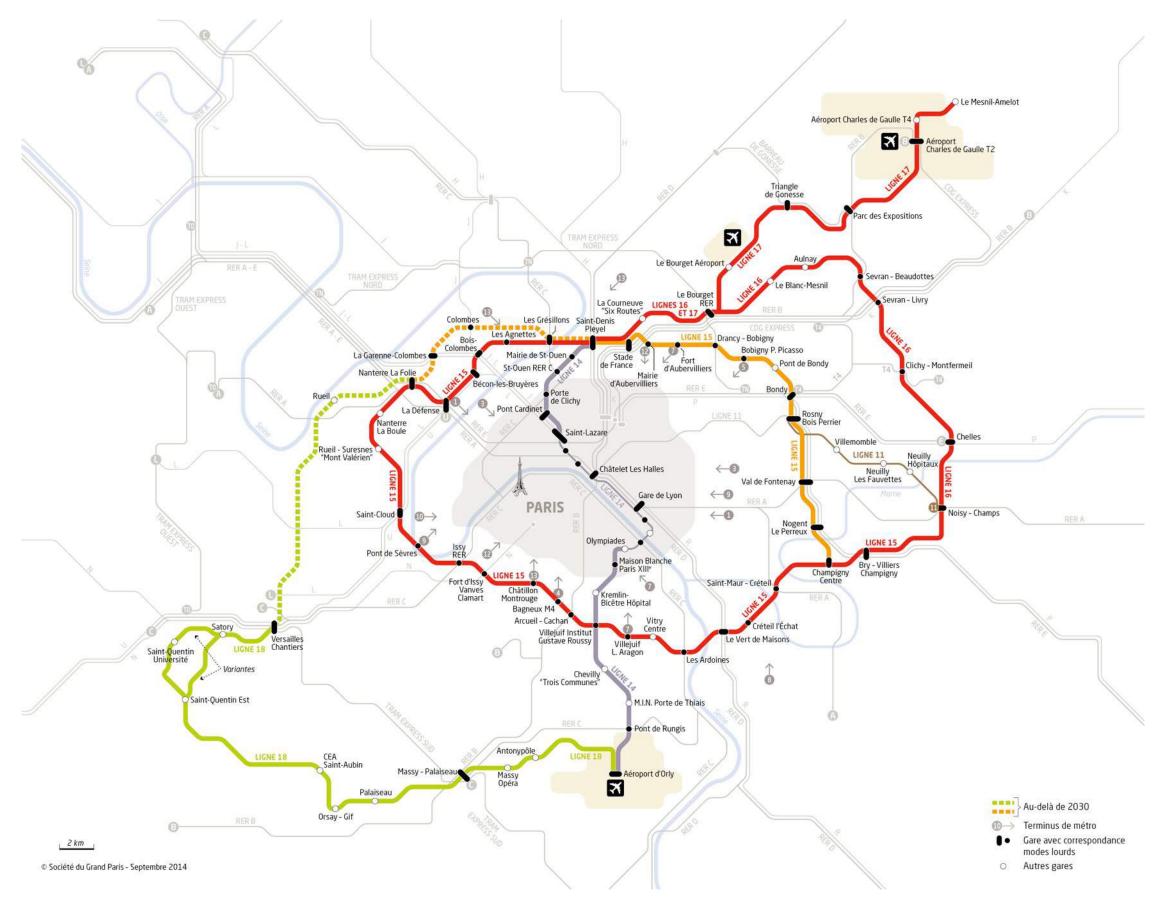
Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

- le réseau de transport public du Grand Paris, représenté par les **lignes « rouge »** (parties Ouest et Sud de la Ligne 15, Ligne 16, Ligne 17), **« bleue »** (Ligne 14) et **« verte »** (Ligne 18) pour environ 165 km de lignes : le réseau de transport public du Grand Paris ;
- le réseau complémentaire structurant (environ 40 km, dont partie Est de la Ligne 15).

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.



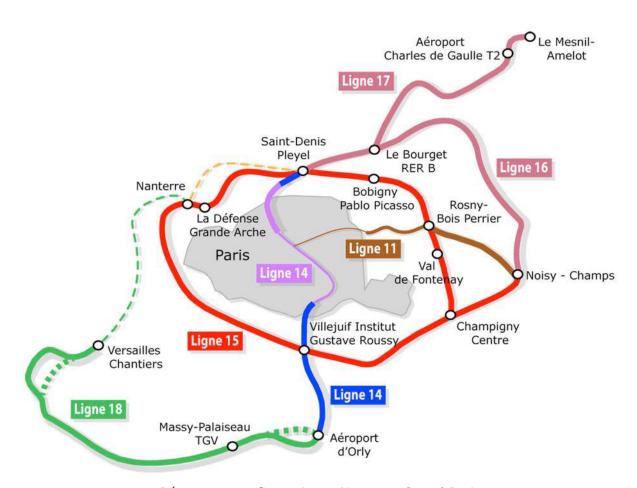


Le programme : le réseau Grand Paris Express



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.

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 sont détaillés dans la pièce C portant sur la présentation du programme du dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique.



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

# 3.2.2 Le projet : liaison en métro automatique entre « Olympiades » et « Aéroport d'Orly »

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 tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly correspond au prolongement sud de la Ligne 14 (ligne bleue).

Il dessert 7 gares (en excluant la gare d'Olympiades, déjà existante) sur un linéaire de 14,4 km de ligne nouvelle, insérée en souterrain.

L'infrastructure à créer s'étend depuis le tunnel existant de la Ligne 14 situé après la station Olympiades jusqu'au Site de Maintenance et de Remisage implanté sur la commune de Morangis. La gare de Villejuif Institut Gustave Roussy est réalisée dans le cadre de la Ligne 15 Sud (ligne rouge).

Les gares créées sont, du nord au sud :

Les 7 gares du projet
Maison Blanche - Paris XIIIe
Kremlin-Bicêtre Hôpital
Villejuif Institut Gustave Roussy *
Chevilly « Trois Communes »
M.I.N. Porte de Thiais
Pont de Rungis
Aéroport d'Orly

\*Gare réalisée dans le cadre du tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs (Ligne 15 Sud)

Quatre de ces gares sont en correspondance avec le réseau actuel de transport en commun ; à terme, cinq des sept gares du tronçon seront en correspondance avec le réseau lourd de transport en commun ou bien avec une ligne de surface structurante.

Au-delà du terminus Aéroport d'Orly, le projet intègre également la création d'un site de maintenance et de remisage (SMR) sur la commune de Morangis, au sud de la plate-forme aéroportuaire, ainsi que la voie de raccordement à ce SMR. Les fonctions d'un SMR sont d'assurer la maintenance en atelier du matériel roulant (dépannage, entretien, remplacement) ainsi que le lavage et le remisage des trains.

Sur la Ligne 14 prolongée, la vitesse commerciale envisagée à terme est de l'ordre de 45 km/h. Cela correspondrait à un temps de parcours de terminus à terminus (Aéroport d'Orly à Saint-Denis Pleyel) d'environ 37 minutes.



Le tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly sera exploité avec le matériel roulant qui circulera sur la Ligne 14 : trains à roulement pneu, de 2,45 m de large et pouvant atteindre 120 m de long, avec une capacité visée de 960 places par rame. A l'horizon cible de réalisation du Grand Paris Express dans son intégralité, la Ligne 14 pourra être exploitée entre Aéroport d'Orly et Saint-Denis Pleyel à pleine capacité, c'est-à-dire avec un intervalle de 85 secondes entre deux trains à l'heure de pointe du matin.

A la réalisation du tunnel, des nouvelles gares et du site de maintenance, s'ajoute celle 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, l'alimentation en électricité de la ligne ainsi que des équipements du tunnel et des gares.

## 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 des tunneliers,
- 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 en fonction du contexte: le niveau de rail évolue en règle générale à des profondeurs supérieures à 15 m environ sous le niveau du terrain naturel. Le tunnel a un diamètre extérieur de 8,50 m environ sur la Ligne 14.

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage des tunneliers en vue du creusement du tunnel, puis leur démontage. Leur profondeur peut varier de 20 à 60 m 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.

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.

#### 3.2.3.2 Les gares du tronçon « Olympiades – Aéroport d'Orly »

Les gares se composent de deux parties principales :

- 1. La partie souterraine de la gare, dont les dimensions sont de 125 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur variable, accueillant notamment les quais, mezzanines et circulations verticales (ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes...) pour accéder à l'émergence de la gare, les espaces de correspondance avec les autres lignes de transport en commun, les locaux d'exploitation et locaux techniques nécessaires au fonctionnement du réseau.
- 2. L'émergence de la gare, qui assure l'accès au réseau depuis l'espace public et peut également accueillir des locaux associés au fonctionnement du réseau et au service offert aux voyageurs (locaux d'exploitation, locaux techniques, espaces de services et de commerces) ; la forme et les dimensions de cette émergence, conçue en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments ou d'édicules jouant un rôle de repère et portant l'identité du réseau.

Des dispositions relatives à la conception et à l'aménagement des émergences seront prises pour favoriser leur intégration urbaine et paysagère. Ces mesures de traitement paysager seront adaptées au cas par cas, afin d'assurer une bonne intégration des émergences dans leur environnement patrimonial, paysager et urbain.

Les abords immédiats des gares font l'objet d'aménagements assurant l'articulation et la complémentarité avec les autres modes de déplacements : réseau d'autobus, modes actifs (marche à pied, vélo, etc.), modes motorisés individuels. Dans la mesure du possible, l'émergence de la gare donne ainsi sur un espace public (parvis), dont le dimensionnement et les caractéristiques dépendent de l'environnement urbain existant et/ou futur de chaque site, permettant une organisation claire et sécurisée des connexions entre les différents modes et la voie publique.

C'est pourquoi les dispositions règlementaires définissant l'implantation de l'émergence de la gare 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 de tous les ouvrages techniques indispensables au fonctionnement du réseau : puits d'accès des secours (pompiers), puits de ventilation, ouvrages d'épuisement, postes de redressement pour l'alimentation électrique, etc.

En particulier, la réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 m entre deux puits d'accès des secours, ou entre un puits d'accès des secours et une gare. Ces accès, raccordés au tunnel, représentent une emprise au sol d'environ 30 m². Entre deux gares, les ouvrages d'accès des secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont en règle générale mutualisés. Les grilles de rejet des fumées occupent une surface au sol pouvant varier entre 20 m² et 40 m².



Les accès aux ouvrages d'épuisement<sup>1</sup> devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m<sup>2</sup>, sans élévation par rapport au niveau du sol.

Les postes de redressement<sup>2</sup> seront réalisés tous les 2 km 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 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.

Comme pour les gares, et en fonction de leur environnement patrimonial, paysager et urbain, des dispositions en matière de traitement paysager seront prises pour favoriser l'intégration des ouvrages techniques annexes.

#### 3.2.3.4 Les sites industriels

Le projet sur le tronçon « Olympiades – Aéroport d'Orly » prévoit la création d'un site industriel consacré à la maintenance et au remisage du matériel roulant (SMR) sur la commune de Morangis. Le site de Morangis 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.

# 3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Chevilly-Larue

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la partie Est du territoire de CHEVILLY-LARUE du Nord au Sud et sur une longueur d'environ 2,2 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- La section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris entre dans la commune à l'Ouest de la cité des Sorbiers en traversant le quartier Centre, secteur d'équipements urbains (Collège, Groupe scolaire, Gymnase), puis le quartier « Bretagne », entre le Parc Départemental et la ZAC du « Triangle des Meuniers ». Enfin, elle quitte la commune par l'Est du MIN de « Paris Rungis » en direction de Thiais.
- Les accès de la gare « MIN Porte de Thiais » et ses emprises en souterrain sont situés au Sud de la ZAC du « Triangle des Meuniers », au Sud-Est de la commune. Elle assurera une desserte améliorée à proximité du MIN de « Paris Rungis » et du Centre Commercial Régional de Belle Epine. Autour de la gare se constituera un pôle de transport avec l'ensemble du réseau de surface de ce secteur (lignes de bus, TVM et futur tramway T7).

L'implantation de deux ouvrages techniques annexes le long de la rue du Lieutenant Petit Leroy, le premier au niveau du Parc Départemental « Petit Leroy » et le second plus au Sud dans le square Hochdorf.

<sup>&</sup>lt;sup>1</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>&</sup>lt;sup>2</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.





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), issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

Ce document intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».

Le SDRIF de 2013 prend ainsi explicitement en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris, et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

# 4.1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

La ville de CHEVILLY-LARUE ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

# 4.2 Le PLU en vigueur

## 4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHEVILLY-LARUE sur une longueur totale d'environ **2,2 km**.

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

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris.
- D'autre part, par les accès de la gare « MIN Porte de Thiais » et ses emprises souterraines.
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur neuf zones distinctes du PLU de la ville de CHEVILLY-LARUE : huit zones urbaines et une zone naturelle.

Rappelons également qu'une partie du tracé et des emprises de la gare en souterrain concerne la Zone d'Aménagement Concerté du « *Triangle des Meuniers* » approuvée par un arrêté préfectoral en date du 31 janvier 2013.

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, cette ZAC, intégrée dans le PLU, est régie par le règlement de la zone UT.

La section courante de l'infrastructure en souterrain est également concernée ponctuellement par la ZAC « Petit Leroy », en zone UFa, sur sa frange Est, créée le 10 mai 2005 à l'initiative de la SADEV 94.

#### 4.2.1.1 La zone UB et son secteur UBb

La zone UB est concernée à deux reprises par la section courante de l'infrastructure en souterrain :

- Une première section localisée à l'Ouest de la cité des Sorbiers qui passe sous le Collège Jean Moulin, le Gymnase municipal Dericbourg et le Groupe scolaire Paul Bert.
- Une seconde section sur la partie Ouest du secteur UBb correspondant à la résidence de des Hortensias.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone où sont implantés en grande majorité des immeubles d'habitation collective, y sont également admises les activités compatibles avec la destination dominante d'habitation ».

## 4.2.1.2 Le secteur UCa, Ucb et UCc de la zone UC

Cette deuxième zone est également concernée uniquement par le tunnel à trois reprises :

- En secteur UCc, dans le centre, à proximité de la rue du Lieutenant Petit Leroy.
- En secteur UCa, toujours le long de la rue du Lieutenant Petit Leroy, mais plus au Sud.
- Et enfin en secteur UCb, entre la rue Anatole France et l'avenue de la République, dans le Sud du quartier Bretagne.

Selon le règlement d'urbanisme, la zone UC est une « zone peu dense destinée principalement à l'habitation à dominante individuelle, sous la forme de constructions en ordre discontinu implantées sur du parcellaire de petit taille.

Sous certaines conditions les petits immeubles collectifs y sont également admis ainsi que les activités incompatibles avec la destination dominante d'habitation ».

#### 4.2.1.3 Le secteur UDb de la zone UD

Le secteur UDb situé dans le centre de la commune est très faiblement impacté, il est concerné par une courte section de l'infrastructure en souterrain, à l'angle de l'avenue du Général de Gaulle et de la rue de l'Adjudant-Chef Dericbourg.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit « d'une zone d'habitat semi-dense sous la forme de constructions relativement basses en ordre discontinu implantées sur un parcellaire de petite taille.



Cette zone correspond au centre ancien de CHEVILLY-LARUE ».

#### 4.2.1.4 La zone UE

La zone UE est traversée à plusieurs reprises par le tracé en souterrain :

- Une première courte section dans le centre de la commune, rue de l'Adjudant-Chef Dericbourg.
- Deux sections longent la rue du Lieutenant Petit Leroy, à travers les quartiers Centre et Bretagne.
- Et une dernière section traverse le tissu pavillonnaire autour des rues Emile Zola et Anatole France, dans le Sud du quartier Bretagne.

Le Règlement d'Urbanisme précise pour la zone UE qu'il s'agit d'une zone « **d'habitations basses de type pavillonnaire implantées sur un parcellaire de taille variable**. Néanmoins y sont admis, dans la mesure où ils n'apportent pas de nuisances, les commerces de détail et les activités économiques ».

#### 4.2.1.5 Le secteur UFa de la zone UF

Le secteur UFa à l'Ouest de la commune, correspondant à la ZAC « Petit Leroy », est concernée par une courte section du tracé en souterrain sur sa frange Est, au niveau de la rue du Lieutenant Petit Leroy.

Le Règlement d'Urbanisme précise concernant la zone UF qu'il s'agit d'une « zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts de commerces, d'activités tertiaires ».

#### 4.2.1.6 La zone UM

La zone UM correspondant au Marché d'Intérêt National (MIN) de « Paris – Rungis » est impacté à plusieurs titres par le projet :

- D'une part, par le tracé en souterrain au Sud-Est de la commune.
- D'autre part, par une partie des emprises souterraines de la gare « MIN Porte de Thiais ».

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « zone figurant dans l'ancien document d'urbanisme comme zone hors POS, et qui comprend le MIN, ses annexes, une partie de la zone Eurodelta ».

#### 4.2.1.7 La zone UN

La zone est concernée uniquement par le projet en souterrain à plusieurs reprises :

■ D'une part, par la section courante de l'infrastructure en souterrain sous la rue du Lieutenant Petit Leroy, d'abord au niveau du centre aéré municipal, puis au niveau de la piscine Pierre de Coubertin et de l'école maternelle Jacques Gilbert-Collet.

■ D'autre part, par le tracé en souterrain ainsi qu'une partie des emprises souterraines de la gare « MIN – Porte de Thiais », au niveau de la rue du Languedoc, au Sud-Est de la commune.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « zone destinée à l'implantation d'équipements publics ou au équipements collectifs d'intérêt général, dont les normes de constructions ne correspondent pas aux règles habituelles des zones urbaines.

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

#### 4.2.1.8 La zone UT

La zone UT, qui est située au Sud-Est de la commune et correspond à la ZAC du « *Triangle des meuniers* », est impactée par une section courante de l'infrastructure en souterrain à l'Est de l'avenue de la République.

Le Règlement d'Urbanisme indique que cette zone correspond à « des terrains destinés à l'implantation d'activités économiques dans une partie du site dénommé « Triangle des meuniers ».

#### 4.2.1.9 La zone N

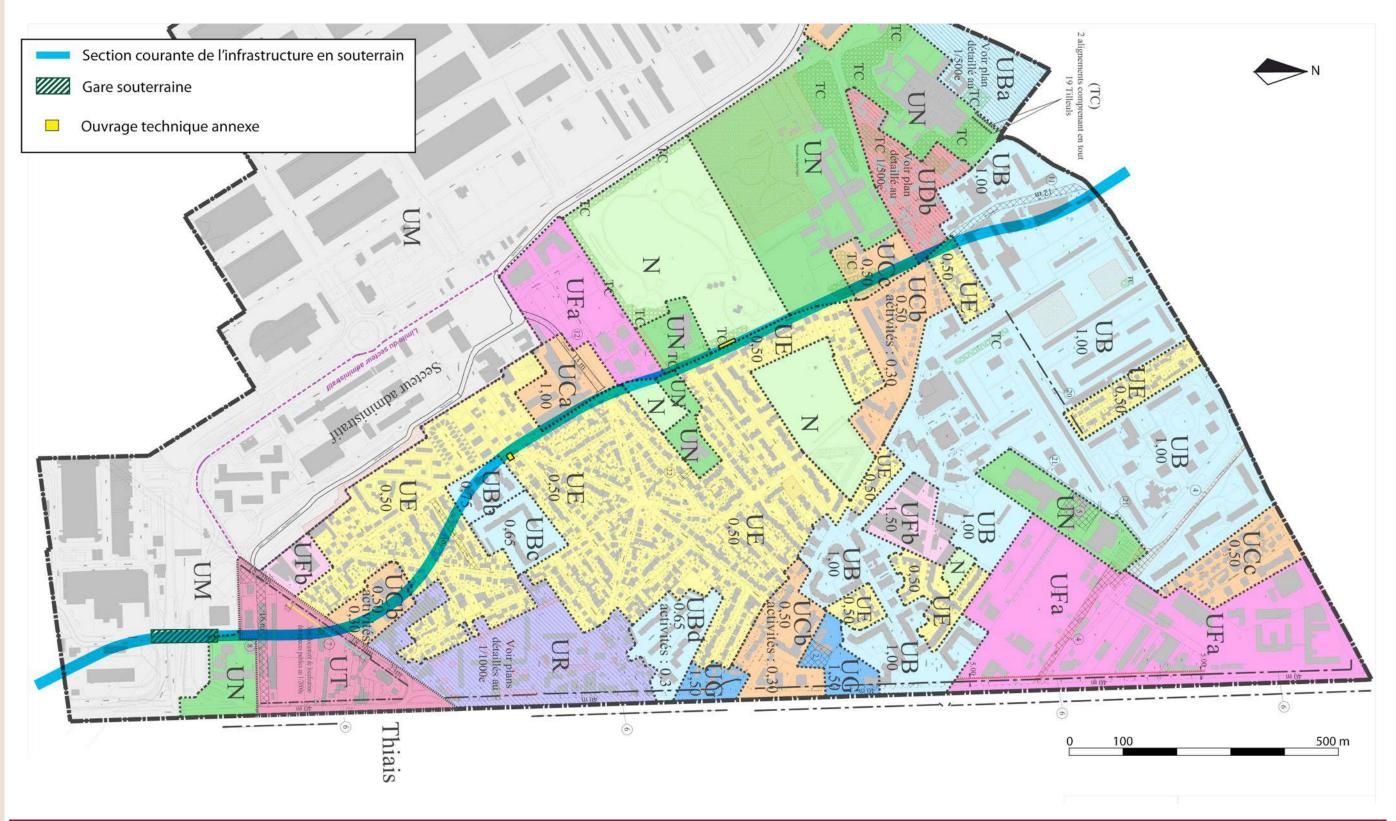
La zone naturelle est concernée par le projet sur deux sections :

- Premièrement, par le tracé en souterrain longeant la rue du Lieutenant Petit Leroy en bordure du Parc Départemental « Petit Leroy ». Notons également qu'un ouvrage technique annexe est implanté au niveau de cette même rue, il est situé sur emprise publique.
- Deuxièmement, et un peu plus au Sud, par le tracé en souterrain dans un secteur de jardins familiaux, en limite de la rue du Lieutenant Petit Leroy.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « zone destinée à l'implantation d'espaces verts ou de loisirs, de jardins familiaux ou de grands équipements intercommunaux, à protéger du fait de la qualité du site et du paysage ».



# EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE CHEVILLY-LARUE FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET



Nota : Document informatif sans valeur réglementaire - Les éléments de projet figurés sur le plan sont des symboles ne donnant aucune indication de surface.



# 4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure souterraine passe sous plusieurs emplacements réservés, sans les remettre en cause. Il s'agit de :

- L'emplacement réservé n°7 « Avenue de République (Aménagement lié au Tramway) » dont le bénéficiaire est la RATP.
- L'emplacement réservé n°8 ayant pour objet une « Voie nouvelle dite des Meuniers entre la RN7 et l'avenue de la République », au bénéfice du Département.
- Des emplacements réservés n°10 dans la rue Etienne Dolet, n°11 et n°14 situés rue de l'Adjudant-Chef Dericbourg classés au titre des emprises routières, au bénéfice de la commune.

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

Le tracé traverse également en souterrain la bordure Est de la zone UDb, qui renvoie à un plan détaillé où sont identifiées notamment des « limites d'implantation obligatoire pour les façades des constructions », des « zones de constructibilité (en superstructure) ou des « emprises d'élargissement futur ».

Sont également notés pour la zone UT au plan de zonage :

- « Une hauteur plafond maximale des constructions dans une bande de 35 m à compter de l'alignement opposé de la voie : 18 et 21 m »
- Un document de localisation des espaces publics.

Au même titre que les emplacements réservés, le projet uniquement en souterrain ne remet en cause la destination d'aucune de ces prescriptions.

Le tracé en tunnel traverse également un EBC situé à entre l'hôpital de jour des enfants et la rue du Lieutenant Petit Leroy, en zones UN et UCc.

Le projet en souterrain n'aura donc aucune incidence sur cet espace protégé.

Un ouvrage technique annexe, en zone UE, est situé dans le square Hochdorf de faible taille (404 m²) qui fait l'objet d'un classement en Espace Paysager à Protéger au titre de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme. Aussi, afin de permettre l'implantation de cet ouvrage annexe, qui va en occuper une partie importante, il convient de supprimer le classement de cet Espace Paysager à Protéger à la fois sur le plan de zonage et dans le tableau récapitulatif des espaces communaux protégés figurant au rapport de présentation.

La suppression de ce classement vise uniquement à permettre l'implantation d'un ouvrage annexe. Un traitement paysager sera engagé sur les abords du projet, afin de l'insérer au mieux dans son environnement immédiat.

## 4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Périmètre de protection des monuments historiques : zone de 500 m ou modifié.
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles, des centres d'émission et de réception :
  - Zone secondaire de dégagement.
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des liaisons hertziennes :
  - Liaison hertzienne : Fort de Romainville Boissy-sous-Saint-Yon.
  - Zone spéciale de dégagement.
- Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques :
  - Lignes aériennes HT.
  - Ligne souterraine HT.
- Servitudes aéronautiques de dégagement : Aéroport d'Orly.

Seule la servitude relative à la ligne souterraine HT, imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol, est à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain.

Néanmoins, pour l'émergence de gare et les ouvrages techniques annexes, les servitudes de surface sont également à prendre en compte.

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

Le projet traverse également des secteurs où sont définies des contraintes liées au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit en application de la loi bruit du 31 décembre 1992. Seuls mes accès de la gare « MIN – Porte de Thiais » sont concernés par un secteur autour de la RN 7, voie de catégorie 2, pour laquelle la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 250 m.

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



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

L'orientation 1 « Désenclaver les quartiers » prend en compte dans son chapitre 1.3. « Requalifier l'espace urbain en accompagnant des lignes de transport en commun en site propre actuelles et futures » le projet de prolongement de la ligne 14 :

« Le renforcement du réseau de transport en commun lourd de la région Ile-de-France envisage le prolongement de la ligne 14 avec deux stations potentielles desservant le territoire communal : (...)

• La station en interconnexion avec le T7, le TVM et les bus dans le secteur de la porte de Thiais ; cette station aura un vrai impact urbain sur le secteur, qui sera à anticiper au niveau de l'aménagement du Triangle des Meuniers. »

L'orientation 2 « Améliorer l'offre de transport et faciliter les déplacements » évoque à plusieurs reprises le réseau de transport public du Grand Paris. Au chapitre « 2.3. Préparer l'arrivée du métro », le texte précise notamment :

« La liaison en métro entre la capitale et les plates-formes aéroportuaires constitue un enjeu clé dans le système de transport francilien et dans le fonctionnement de la métropole. Cette infrastructure de transport est portée de longue date par les élus du territoire du pôle d'Orly, premier bassin d'emplois du sud francilien.

Suite au débat public sur le projet Arc Express et le réseau de transport du Grand Paris, un accord est survenu autour du projet « Grand Paris Express », qui acte la desserte du pôle d'Orly par la ligne 14, prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly.

Le prolongement de la ligne 14 constituera un atout pour le développement de ce territoire stratégique, inscrit dans un périmètre d'intervention prioritaire de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis Seine-Amont, au fort potentiel de développement économique et urbain. Une station est prévue à l'interconnexion avec le T7 et le TVM au sud-est de la Commune, au niveau de la station « Porte de Thiais », dans ce secteur en pleine mutation urbaine (...). »

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de CHEVILLY-LARUE qui, au contraire, donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

# 4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Parmi les Orientations Particulières d'Aménagement relatives à certains secteurs du territoire communal, trois orientations concernent des secteurs traversés par le projet :

- L'orientation n°2 : La restructuration du quartier des Sorbiers et de la Saussaie.
- L'orientation n°3 : Opération Petit Leroy.
- L'orientation n°5 : Anatole France et Triangle des Meuniers.

Si les deux premières orientations citées ne sont concernées que par la section courante de l'infrastructure en souterrain, l'orientation n°5 identifie le secteur Sud de la ville comme « un secteur stratégique, une porte d'entrée du Pôle d'Orly – Rungis ». C'est sur ce secteur traversé par le projet que vient s'implanter l'émergence de la gare « MIN - Porte de Thiais ».

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris prend toute sa place dans les objectifs énoncés par cette orientation particulière d'aménagement, notamment par l'aménagement de la gare « MIN - Porte de Thiais ».

Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

# 4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

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

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

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de supprimer l'emprise d'un espace paysager à protéger pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe. Cette adaptation figurera également dans le tableau récapitulatif des espaces communaux protégés du rapport de présentation.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

# 4.3.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité

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

Le Code ne donne aucune définition de la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Le PLU de CHEVILLY-LARUE donne une définition suffisamment large et prend en compte certains aspects du projet tels que les « équipements d'infrastructure » pour que le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place.



## 4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin de l'introduction du chapitre « Chapitre 3 : Evolutions du règlement et du zonage depuis 2007 » :

La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la ligne 14 Sud du Réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés :

Le **rapport de présentation** a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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

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

- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

Par ailleurs le rapport de présentation du PLU de CHEVILLY-LARUE, en partie 1 « Diagnostic général », chapitre 1 « le contexte extra-territorial de Chevilly-Larue » et point « II. Les projets de développement et dynamiques autour de Chevilly-Larue » indique déjà :

#### « Le projet du "Grand Paris Express"

Chevilly-Larue fait partie des territoires de projet

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a pour objectif le renforcement de l'attractivité économique de la région parisienne.

La loi détermine des zones de développement économique et urbain organisées autour de grands pôles stratégiques qui doivent permettre à l'Île-de-France d'atteindre en une décennie une croissance de l'ordre de 4% et de créer environ 800 000 emplois. Chevilly-Larue, appartenant au pôle « Orly - Rungis » fait partie des territoires de projets.

Le projet consiste en un réseau de transport ferroviaire de 130 kilomètres (un métro automatique de grande capacité) comportant une quarantaine de gares qui doit relier ces pôles stratégiques au "cœur de la métropole" ainsi qu'aux aérogares et gares TGV. La construction de ce réseau représente un investissement estimé à 20,5 milliards d'euros.

Les enjeux de desserte pour ces deux stations : amélioration de la dynamique économique et résidentielle pour la station MIN – Porte de Thiais, desserte des quartiers d'habitat collectif aujourd'hui mal desservis et enclavés de Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses et Villejuif pour la station Trois communes.

#### POINTS CLÉS :

- Chevilly-Larue, parmi les territoires de projet du «Grand Paris Express» sera concernée par deux gares, dont une optionnelle
- Ce projet sera vecteur de développement intense dans les années à venir »

Enfin, le rapport de présentation du PLU de CHEVILLY-LARUE, en partie 1 « Diagnostic général », chapitre 3 « Le contexte socio-économique » et paragraphe « Les transports collectifs » évoque également :

#### « Le projet du métro du "Grand Paris Express"

Le projet de prolongement de la ligne 14 du métro pour rejoindre l'aéroport d'Orly desservira Chevilly-Larue par une station au Sud (Porte de Thiais) et une station optionnelle est probable au Nord (Trois Communes). (Cf. Partie 1, chapitre 1, les projets supracommunaux pour le détail). »



Ces éléments du rapport de présentation donnent toute leur place aux éléments de l'infrastructure de transport. Ainsi, il n'y a pas lieu de faire évoluer cette partie du document.

## 4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

L'évolution du plan de zonage résulte de la nécessité de supprimer un Espace Paysager à Protéger (EPP) au titre de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme afin de permettre l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le document graphique évolue de la manière suivante :

■ L'Espace Paysager à Protéger « square Hochdorf » d'une surface de 404 m² sera supprimé. Le statut d'Espace Vert Protégé n'est pas compatible avec l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le tableau récapitulatif des espaces communaux protégés figurant dans la Partie 4 « Incidences des orientations choisies sur l'environnement et prise en compte de sa préservation » du rapport de présentation sera également mis à jour afin d'enlever le statut d'espace paysager à protéger au square Hochdorf et de faire évoluer la surface totale des EPP en conséquences.

## 4.3.4 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Compte tenu des caractéristiques propres du projet rappelées ci-dessus et de la rédaction du règlement des PLU en vigueur, les évolutions pourront toucher les articles suivants :

- Dans toutes les zones :
  - L'article 1 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
  - L'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ».
- Pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes¹, les accès de la gare « MIN Porte de Thiais » ou son emprise souterraine, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet. Ces évolutions ne seront, bien sûr, proposées que lorsque ces différents éléments du projet seront implantés sur des parcelles cadastrées et soumis au régime des autorisations d'urbanisme :
  - L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
  - L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».

<sup>1</sup> Rappelons qu'il s'agit des bouches d'aération, puits de ventilation, puits de secours, postes de redressement, sous-stations électriques, etc.

- L'article 9 « Emprise au sol ».
- L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
- L'article 12 « Stationnement ».
- L'article 13 « Espaces libres et plantations ».

#### 4.3.5.1 Les évolutions pouvant toucher les articles 1 et 2

Les articles 1 (« Occupations et utilisations du sol interdites ») et 2 (« Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ») de toutes les zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour lever les interdictions pouvant peser sur le projet lui-même (cas de zones à vocation très spécialisées n'autorisant pas ce type d'infrastructure) ou sur certaines de ses composantes (les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement nécessitées par la gestion du réseau de transport public du Grand Paris, implantées dans la gare « MIN – Porte de Thiais » et uniquement soumises à déclaration).

#### 4.3.5.2 Les évolutions pouvant toucher les articles 6, 7, 9 et 13

Les éventuels besoins d'évolution de ces articles sont liés à la même problématique : celle des terrains d'assiette des composantes au niveau du sol du réseau de transport public du Grand Paris, que sont les émergences des gares et les ouvrages techniques annexes.

En effet, pour ceux-ci, la Société du Grand Paris se propose de **n'acquérir que les emprises** strictement nécessaires à leur implantation, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce choix est guidé par le souci d'impacter le moins possible le foncier public ou privé.

Les évolutions éventuelles de ces quatre articles auront donc pour objet d'autoriser ce mode d'implantation.

- Pour les articles 6 et 7, il s'agira d'adapter, dans le respect des obligations réglementaires², les règles imposant des reculs inapplicables dès lors qu'il est nécessaire d'occuper toute la parcelle.
- Pour l'article 9, si celui-ci est réglementé, il convient qu'il dispense les éléments du projet de la règle du coefficient d'emprise au sol ou qu'il permette une emprise au sol de 100 % autorisant ainsi la construction nécessaire au projet à occuper la totalité de la parcelle.
- Pour l'article 13, les dispositions imposant un pourcentage minimum de surface du terrain à conserver ou à traiter en espaces verts, empêchant les gares et les ouvrages techniques annexes d'occuper la totalité de leur terrain d'assiette, devront être adaptées.

#### 4.3.4.1 Les évolutions pouvant toucher les articles 10 et 12

Les articles 10 et 12 pourront, également, être revus, chacun pour des raisons spécifiques :

■ **Article 10**: La plupart des ouvrages techniques annexes sont sans élévation par rapport au niveau du sol. La partie émergente des gares pourra avoir une hauteur maximale d'une dizaine de mètres environ. Il convient donc, ici aussi de s'assurer que les dispositions de cet article autorisent bien la réalisation des émergences.

31

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Rappelons que selon les dispositions de l'article R. 123-9 du Code de l'Urbanisme (avant-dernier alinéa), ces deux articles doivent obligatoirement définir des règles de recul.



■ **Article 12**: Dès lors que les règles de stationnement qu'il définit imposent, pour les véhicules automobiles comme pour les deux roues, des normes chiffrées, elles peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes propres du projet. Il sera donc nécessaire de s'assurer de leur compatibilité avec le projet.

Cela se comprend aisément pour les **ouvrages techniques annexes**, en raison de leur nature qui ne génère pas de besoins en places de stationnement.

Pour la partie émergente des gares, il convient de rappeler que :

- Le bâtiment des voyageurs intégrera des locaux destinés au stationnement vélos. Mais, le nombre de places devant être estimé en fonction des besoins avérés de chaque gare à l'occasion des études de réalisation, celui-ci ne sera pas nécessairement conforme aux chiffres indiqués par l'article.
- Pour les véhicules et deux roues motorisés, le programme des gares prévoit que les places qui leur seront allouées seront réalisées à proximité du bâtiment voyageur, le cas échéant dans des ouvrages spécifiques, en tenant compte du contexte urbain propre à chaque site. Le dossier de DUP du projet de réseau de transport public du Grand Paris ne les prend donc pas en compte directement. Il convenait donc de ne pas imposer de règles contraignantes aux gares dans ce domaine.

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



ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION	
Définition des CINASPIC dans le règlement		
Une définition figure dans les « Dispositions générales et définitions » du règlement :		
« CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES PUBLICS OU D'INTERET COLLECTIF		
Ensemble des installations, des réseaux et des bâtiments qui permettent d'assurer à la population, aux usagers et aux entreprises les services collectifs dont ils ont besoin.		
- équipements d'infrastructures : réseaux et aménagements au sol et en sous-sol.		
- équipements de superstructures dans les domaines administratifs, d'enseignement, de formation, médicaux, sanitaires, sociaux, culturels, de loisirs, foyers, résidences pour personnes âgées, résidences sociales, résidence étudiants, etc.		
- les installations et constructions techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif constituées par des ouvrages de faible emprise permettant leur bon fonctionnement (transformateur, pylône, abris, micro- centrale, etc.).		
Un équipement de service public ou d'intérêt collectif peut avoir une gestion privée ou publique. »		
Cette définition est suffisamment large et prend en compte certains aspects du projet (équipements d'infrastructure) pour que le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place sans que l'on ait besoin de l'amender.		
Zone UB, secteur UBb		
Les articles UB 1 et 2, sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/	
Zone UC, secteurs UCa, UCb et UCc		
Les articles UC 1 et 2, sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/	
Zone UD, secteur UDb		
Les articles UC 1 et 2, sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/	
Zone UE		
Les articles UE 1, 2, 6, 7, 10 et 12 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/	
L'article UE 9 indique notamment :		
« En cas d'implantation de commerces et d'artisanat, d'équipement public, le coefficient d'emprise du rez-de- chaussée pourra être porté à 60%, le coefficient d'emprise des niveaux supérieurs restant limité à 40%. »	La rédaction insérée en fin de deuxième paragraphe de l'article UE 9 est la	
Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100% pour les besoins du projet.	suivante :  « Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100%. »	
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.		



ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UE	
L'article UE 13 indique notamment :	
« - La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 50% de la surface du terrain, cependant dans le cadre des dispositions prévues à l'art. UE 9 ce pourcentage pourra être réduit à 30% en cas d'activités. ()	
- Dans tous les cas 30 % de la surface du terrain devra être conservée en pleine terre et plantée.	La rédaction insérée en fin de paragraphe (à la suite des 7 alinéas) est la
()	suivante :
L'ensemble des règles du présent article n'est pas applicable aux équipements publics de type scolaire ou sportif requérant des aires récréatives extérieures. »	« L'ensemble des règles du présent article n'est pas applicable aux équipements publics de type scolaire ou sportif requérant des aires récréatives extérieures, ainsi qu'aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport
Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.	public du Grand Paris. »
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	
Zone UF, secteurs UFa et UFb	
Les articles UF 1 et 2 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
Zone UM	
Les articles UM 1, 2, 6, 10, 12 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
L'article UM 7 indique notamment :	
« A moins que le bâtiment à construire ne jouxte la limite parcellaire, la distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite parcellaire, qui en est le plus rapproché, doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 mètres. »	La rédaction insérée en fin d'article UM 7 est la suivante :
Les dispositions arrêtées par l'article UM 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec les accès projetés de la gare « MIN – Porte de Thiais ». Il convient donc les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».	
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	
L'article UM 9 indique notamment :	
« L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 60%. »	
Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes et, plus encore, avec les accès projetés de la gare « MIN – Porte de Thiais ». En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100% pour les besoins du projet.	La rédaction insérée en fin d'article UM 9 est la suivante :  « Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100%. »
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	



ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UN	
Les articles UN 1, 2, 6, 9, 10 et 12 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
L'article UN 7 indique notamment :	
« Les constructions pourront être implantées sur les limites séparatives ou en retrait.	
En cas de retrait, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune" celui-ci devra être au moins égal :	
- à 8 m si la façade comporte des vues directes.	
- à 2,50 m dans le cas contraire.	
()	
Les règles générales pourront être modifiées :	
- pour des raisons d'harmonie ou d'architecture,	
- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,	La rédaction du dernier alinéa du paragraphe « Les règles générales pourront être modifiées : » est complétée comme suit :
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,	« - pour l'implantation d'ouvrages liés aux divers réseaux (eaux, assainissement,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles générales,	« - pour l'implantation d'ouvrages lies aux divers reseaux (eaux, assainissement électricité, gaz, <u>réseau de transport public du Grand Paris,</u> etc). »
- pour l'implantation d'ouvrages liés aux divers réseaux (eaux, assainissement, électricité, gaz, etc). »	
Même si les règles sont assouplies pour les « ouvrages liés aux divers réseaux », les dispositions arrêtées par l'article UM 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec les accès projetés de la gare « MIN – Porte de Thiais ». Il convient donc les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif », en y faisant figurer expressément le réseau de transport public du Grand Paris.	
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	
L'article UN 13 indique notamment :	
« La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage ou l'arrachage d'arbre sans compensation par la replantation d'un arbre à développement équivalent est interdit.	
L'implantation des arbres existants et à planter devra figurer sur le plan masse de la demande de permis de construire et ce dans le cadre de l'aménagement des abords.	La rédaction insérée à la suite du 3 <sup>ème</sup> paragraphe de l'article UN 13 est la
Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires sportives ou de jeux et les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement traitées en espaces verts (pelouses avec arbres). Les aires de stationnement seront également plantées (un arbre de haute tige pour 100 m²). »	suivante :
Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.	
Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	



ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UT	
Les articles UT 1 et 2 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
Zone N	
L'article N 1 est compatible avec le projet et n'est pas concerné par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
L'article N 2 autorise notamment sous conditions :	
« - Les constructions et installations de faible importance nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public. »	
Cette disposition est bien sûr compatible avec les ouvrages techniques annexes nécessaires au projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) qui sont des installations de faible importance.	« <u>- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du</u>
A l'inverse le tunnel en souterrain ne correspondra pas à cette définition des occupations du sol admises dans la zone.	<u>Grand Paris.</u> »
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.	

Rappel : l'ouvrage annexe situé dans la zone N est implanté sur des emprises publiques et n'est donc pas soumis au régime des autorisations d'urbanisme. Seuls s'appliquent donc dans ce cas les articles 1 et 2.



5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1. Rapport de présentation Document en vigueur

### **Extrait**

# Plan Local d'Urbanisme de la ville de Chevilly-Larue

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 mars 2012 Document mis en compatibilité suite à la DUP du 26 mars 2013 (Projet de ZAC « Triangle des Meuniers »)

#### Partie 4. Incidences des orientations choisies sur l'environnement

Tableau récapitulatif des espaces communaux protégés

BILAN Zone N	surface actuelle m²	surface future m <sup>2</sup>	Bilan
Parc Petit-Le-Roy	90 290,50	88 728,50	-1562,0
Jardins familiaux Alouettes	6 017,50	6 017,50	+0,0
Jardins familiaux Roosevelt	34 002,00	34 002,00	+0,0
Jardins familiaux	2 814,00	2 814,00	+0,0
Margueriteau			
Total	133 124,00	131 562,00	-1 562,00 (-1,2%)
BILAN EBC	surface actuelle m <sup>2</sup>	surface future m <sup>2</sup>	Bilan
Les Sorbiers	4 583,00	1 447,00	-3136
Hôpital de jour	5 056,50	5 056,50	-
Monastère	15 039,00	15 039,00	-
séminaire	9 474,50	9 474,50	-
Parc du Petit-Le-Roy	10 677,00	9 621,00	-1056
Centre de pneumologie et voisins	15 017,00	14 848,00	-169
Butte de Cornion	-	9 067,50	+9067,5
Parc des sports		7 647,50	+7647,5
Zones de plan détaillé	8 543,00	8 543,00	+00
(Uba, Udb)	0.680.000.000.0000000000000000000000000	Statement (Statille Los)	# 100.5% O
Total	68 390,00	80 744.00	+12 354.00
BILAN EPP	surface actuelle m <sup>2</sup>	surface future m <sup>2</sup>	Bilan
Les sorbiers	10 683,00	7 428,50	-3254,5
Monastère	2 401,00	2 401,00	0,0
Séminaire	46 432,00	46 432,00	+0,0
butte de Cornion	28 000,00	18 932,50	-9067,5
square Cerisaie		4 371,00	+4371,0
route de Chevilly		3800,0	+3800,0
square Hochdorf		404,00	+404,0
square Pougne-Hérisson		1 087,50	+1087,5
Bièvre-Lilas		8 247,50	+8247,5
Parc Petit-Le-Roy		991,00	+991,0
Zone UR	4858,5	4 858,50	+0,0
Total	92 374,50	98 953,50	+6 579,00

Superficie de la Zone N: 131 562 m²

Superficie des EBC : 80 744 m<sup>2</sup>

Superficie des EPP: 98 953 m<sup>2</sup>

Plan Local d'Urbanisme de Chevilly-Larue/Rapport de présentation

Partie 3. Synthèse des enjeux et justification des choix retenus

# Chapitre 3 : Evolutions du règlement et du zonage depuis 2007

# La mise en compatibilité approuvée le 15 avril 2011, dans le cadre de la Déclaration d'utilité publique de la ZAC Anatole France

Le site de la ZAC Anatole France (créée le 20 mars 2009 par l'arrêté préfectoral n° 2009/990) s'inscrivait dans les zones UB, UG, UE et UC (secteur UCb) du plan de zonage en vigueur depuis 2007.

Le zonage et les règlements de ces différentes zones se sont avérés incompatibles avec le projet urbain porté par la ZAC Anatole France En effet, le projet n'était pas compatible avec les définitions de ces zones, leurs emprises et les typologies urbaines exigées par les règlements, aussi bien du point de vue du programme prévisionnel de construction que du parti d'aménagement de l'opération projetée

#### La création d'une zone UR

# et d'un plan de « localisation et caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer » correspondant à la ZAC Anatole France

L'arrête préfectoral n° 2011/1237 du 15/04/2011 déclarant d'utilité publique l'acquisition des terrains concernant la zone d'aménagement concerté Anatole France et emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme sur la commune de Chevilly-Larue a conduit à la création d'une zone UR couvrant le site de la ZAC.

Le règlement de cette zone a été établi selon les principes suivants : les règles existantes qui étaient compatibles ont été conservées et de nouvelles règles permettant la réalisation du projet ont été créées lorsque nécessaire.

Des règles spéciales sont exprimées sous forme de « plan masse » coté en trois dimensions (décomposé en deux documents pour des raisons de lisibilité) comme le prévoit l'article R.123-12 du Code de l'urbanisme : «Les documents graphiques prévus à l'article R. 123-11 font également apparaître, s'il y a lieu : (...) 4° Dans les zones U et AU, les secteurs pour lesquels un plan de masse coté à trois dimensions définit des règles spéciales.»

En effet, la configuration des parcelles (structure foncière) et les objectifs d'urbanisme particuliers de l'opération projetée (composition des espaces et insertion dans l'environnement urbain de la ZAC) nécessitent une imbrication des typologies urbaines : alignement ou recul par rapport aux emprises publiques, continuité bâtie le long de certaines rues, emprise au sol, retraits par rapport à certaines limites séparatives, hauteurs maximales, etc.

Cette variété est nécessaire pour répondre aux objectifs de construction et d'insertion fine du projet dans des espaces limitrophes très contrastés (vaste espace de la RD 7, quartier pavillonnaire, franges en mutation de l'avenue de la République), de composition (mail, place commerçante, etc.) et de qualité du cadre de vie (protection contre les nuisances de la RD 7).

Un document graphique intitulé « localisation et caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer » (article L123-3 du Code de l'urbanisme) définit les principes de composition des espaces publics dans la zone à terme.

Plan Local d'Urbanisme de Chevilly-Larue/Rapport de présentation 139

### La modification approuvée le 20 septembre 2011

#### La modification de l'article UF12 - Stationnement

Les secteurs d'activités situés en zone UFa sont ou seront bien desservi par les transports en commun ; la ZAC Petit-Le-Roy est desservie par le Trans-Val-de-Marne (TVM) et la ZAC RN7 Nord sera desservie par le tramway T7.

Dans ce contexte, la commune a souhaité y diminuer les exigences en matière de stationnement automobile afin de favoriser l'usage des transports en commun (1place pour 100 m2 de SHON au lieu de 1 place pour 50 m2). De plus, il est ajouté une règle pour l'hébergement hôtelier.

Article UF 12 du règlement de la zone UF :

- en secteur UFa : pour les activités il est exigé au moins 1 place pour 100 m² de S.H.O.N (surface hors œuvre nette)
- dans l'ensemble de la zone UF: pour les hôtels, il est exigé au moins 1 place pour 2 chambres. De plus pour les hôtels d'une capacité supérieure à 40 chambres, il sera prévu une place pour autocar par tranche de 40 chambres.

#### La création d'une zone UT et d'un emplacement réservé pour voirie

La nouvelle zone UT correspond à des terrains destinés à l'implantation d'activités économiques dans une partie du site dénommé « Triangle des meuniers ». Cette zone a été créée afin d'initier la mutation du secteur du Triangle des meuniers.

Elle fait l'objet d'un document graphique intitulé "Zone UT - plan masse" définissant certaines dispositions réglementaires applicables à la zone. Ce plan masse permet de définir les règles graphiques nécessaires pour garantir la cohérence des constructions avec l'aménagement d'ensemble projeté (voir les orientations d'aménagement et de programmation - 5. Anatole France et Triangle des meuniers). Ces règles permettent de s'affranchir des limites parcellaires actuelles pour définir l'implantation des constructions et de garantir le respect des objectifs d'urbanisme globaux, notamment la trame des espaces libres et les continuités bâties.

Un emplacement réservé n°23 intitulé «Voie de desserte au Triangle des Meuniers» au bénéfice de la Commune, d'une surface de 1460 m², est créé afin de desservir la zone UT; il correspond à une partie du projet de voies, espaces verts publics et liaisons douces envisagés dans le site.

Ce secteur fait l'objet d'un plan masse à l'échelle du 1/500eme définissant certaines règles propres à ce secteur.

### La création d'un emplacement réservé pour un centre de loisirs et l'adaptation du règlement de la zone UE

La création d'un emplacement réservé n°22 intitulé «Centre de loisirs - maternelle» au bénéfice de la Commune, d'une surface de 341 m² est justifié par la nécessité de créer un nouveau centre de loisirs dans des locaux identifiés (Afin de répondre aux nouveaux besoins scolaires, l'extension de l'école maternelle Jacques-Gilbert Collet doit se réaliser dans les locaux actuels du centre de loisirs).

L'adaptation de certaines règles de la zone UE était nécessaire à la réalisation de ce centre de loisirs.

A2. Rapport de présentation Document mis en compatibilité

## **Extrait**

# Plan Local d'Urbanisme de la ville de Chevilly-Larue

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 mars 2012 Document mis en compatibilité suite à la DUP du 26 mars 2013 (Projet de ZAC « Triangle des Meuniers »)

Partie 4. Incidences des orientations choisies sur l'environnement

Tableau récapitulatif des espaces communaux protégés

BILAN Zone N	surface actuelle m²	surface future m <sup>2</sup>	Bilan
Parc Petit-Le-Roy	90 290,50	88 728,50	-1562,0
Jardins familiaux Alouettes	6 017,50	6 017,50	+0,0
Jardins familiaux Roosevelt	34 002,00	34 002,00	+0,0
Jardins familiaux	2 814,00	2 814,00	+0,0
Margueriteau			
Total	133 124,00	131 562,00	-1 562,00 (-1,2%)
BILAN EBC	surface actuelle m <sup>2</sup>	surface future m <sup>2</sup>	Bilan
Les Sorbiers	4 583,00	1 447,00	-3136
Hôpital de jour	5 056,50	5 056,50	
Monastère	15 039,00	15 039,00	-
séminaire	9 474,50	9 474,50	127 C
Parc du Petit-Le-Roy	10 677,00	9 621,00	-1056
Centre de pneumologie et voisins	15 017,00	14 848,00	-169
Butte de Cornion	is:	9 067,50	+9067,5
Parc des sports		7 647,50	+7647,5
Zones de plan détaillé (Uba, Udb)	8 543,00	8 543,00	+00
Total	68 390,00	80 744.00	+12 354.00
BILAN EPP	surface actuelle m <sup>2</sup>	surface future m <sup>2</sup>	Bilan
Les sorbiers	10 683,00	7 428,50	-3254,5
Monastère	2 401,00	2 401,00	0,0
Séminaire	46 432,00	46 432,00	+0,0
butte de Cornion	28 000,00	18 932,50	-9067,5
square Cerisaie		4 371,00	+4371,0
route de Chevilly		3800,0	+3800,0
square Heehderf		404,00	+404,0
square Pougne-Hérisson		1 087,50	+1087,5
Bièvre-Lilas		8 247,50	+8247,5
Parc Petit-Le-Roy		991,00	+991,0
Zone UR	4858,5	4 858,50	+0,0
Total	92 374,50	98 549,50	+6 175,00

Superficie de la Zone N : 131 562 m²

Superficie des EBC : 80 744 m<sup>2</sup> Superficie des EPP : 98 549 m<sup>2</sup>

Plan Local d'Urbanisme de Chevilly-Larue/Rapport de présentation

#### Partie 3. Synthèse des enjeux et justification des choix retenus

# Chapitre 3 : Evolutions du règlement et du zonage depuis 2007

# La mise en compatibilité approuvée le 15 avril 2011, dans le cadre de la Déclaration d'utilité publique de la ZAC Anatole France

Le site de la ZAC Anatole France (créée le 20 mars 2009 par l'arrêté préfectoral n° 2009/990) s'inscrivait dans les zones UB, UG, UE et UC (secteur UCb) du plan de zonage en vigueur depuis 2007.

Le zonage et les règlements de ces différentes zones se sont avérés incompatibles avec le projet urbain porté par la ZAC Anatole France En effet, le projet n'était pas compatible avec les définitions de ces zones, leurs emprises et les typologies urbaines exigées par les règlements, aussi bien du point de vue du programme prévisionnel de construction que du parti d'aménagement de l'opération projetée

### La création d'une zone UR

et d'un plan de « localisation et caractéristiques des espaces publics

à conserver, à modifier ou à créer » correspondant à la ZAC Anatole France

L'arrête préfectoral n° 2011/1237 du 15/04/2011 déclarant d'utilité publique l'acquisition des terrains concernant la zone d'aménagement concerté Anatole France et emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme sur la commune de Chevilly-Larue a conduit à la création d'une zone UR couvrant le site de la ZAC.

Le règlement de cette zone a été établi selon les principes suivants : les règles existantes qui étaient compatibles ont été conservées et de nouvelles règles permettant la réalisation du projet ont été créées lorsque nécessaire.

Des règles spéciales sont exprimées sous forme de « plan masse » coté en trois dimensions (décomposé en deux documents pour des raisons de lisibilité) comme le prévoit l'article R.123-12 du Code de l'urbanisme : «Les documents graphiques prévus à l'article R. 123-11 font également apparaître, s'il y a lieu : (...) 4° Dans les zones U et AU, les secteurs pour lesquels un plan de masse coté à trois dimensions défi nit des règles spéciales.»

En effet, la configuration des parcelles (structure foncière) et les objectifs d'urbanisme particuliers de l'opération projetée (composition des espaces et insertion dans l'environnement urbain de la ZAC) nécessitent une imbrication des typologies urbaines : alignement ou recul par rapport aux emprises publiques, continuité bâtie le long de certaines rues, emprise au sol, retraits par rapport à certaines limites séparatives, hauteurs maximales, etc.

Cette variété est nécessaire pour répondre aux objectifs de construction et d'insertion fi ne du projet dans des espaces limitrophes très contrastés (vaste espace de la RD 7, quartier pavillonnaire, franges en mutation de l'avenue de la République), de composition (mail, place commerçante, etc.) et de qualité du cadre de vie (protection contre les nuisances de la RD 7).

Un document graphique intitulé « localisation et caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer » (article L123-3 du Code de l'urbanisme) défi nit les principes de composition des espaces publics dans la zone à terme.

Plan Local d'Urbanisme de Chevilly-Larue/Rapport de présentation

13

#### Partie 3. Synthèse des enjeux et justification des choix retenus

### La modification approuvée le 20 septembre 2011

#### La modification de l'article UF12 - Stationnement

Les secteurs d'activités situés en zone UFa sont ou seront bien desservi par les transports en commun ; la ZAC Petit-Le-Roy est desservie par le Trans-Val-de-Marne (TVM) et la ZAC RN7 Nord sera desservie par le tramway T7.

Dans ce contexte, la commune a souhaité y diminuer les exigences en matière de stationnement automobile afin de favoriser l'usage des transports en commun (1place pour 100 m2 de SHON au lieu de 1 place pour 50 m2). De plus, il est ajouté une règle pour l'hébergement hôtelier.

Article UF 12 du règlement de la zone UF :

- en secteur UFa : pour les activités il est exigé au moins 1 place pour 100 m² de S.H.O.N (surface hors œuvre nette)
- dans l'ensemble de la zone UF: pour les hôtels, il est exigé au moins 1 place pour 2 chambres. De plus pour les hôtels d'une capacité supérieure à 40 chambres, il sera prévu une place pour autocar par tranche de 40 chambres.

### La création d'une zone UT et d'un emplacement réservé pour voirie

La nouvelle zone UT correspond à des terrains destinés à l'implantation d'activités économiques dans une partie du site dénommé « Triangle des meuniers ». Cette zone a été créée afin d'initier la mutation du secteur du Triangle des meuniers.

Elle fait l'objet d'un document graphique intitulé "Zone UT - plan masse" définissant certaines dispositions réglementaires applicables à la zone. Ce plan masse permet de définir les règles graphiques nécessaires pour garantir la cohérence des constructions avec l'aménagement d'ensemble projeté (voir les orientations d'aménagement et de programmation - 5. Anatole France et Triangle des meuniers). Ces règles permettent de s'affranchir des limites parcellaires actuelles pour définir l'implantation des constructions et de garantir le respect des objectifs d'urbanisme globaux, notamment la trame des espaces libres et les continuités bâties.

Un emplacement réservé n°23 intitulé «Voie de desserte au Triangle des Meuniers» au bénéfice de la Commune, d'une surface de 1460 m², est créé afin de desservir la zone UT ; il correspond à une partie du projet de voies, espaces verts publics et liaisons douces envisagés dans le site.

Ce secteur fait l'objet d'un plan masse à l'échelle du 1/500eme définissant certaines règles propres à ce secteur.

#### La création d'un emplacement réservé pour un centre de loisirs et l'adaptation du règlement de la zone UE

La création d'un emplacement réservé n°22 intitulé «Centre de loisirs - maternelle» au bénéfice de la Commune, d'une surface de 341 m² est justifié par la nécessité de créer un nouveau centre de loisirs dans des locaux identifiés (Afin de répondre aux nouveaux besoins scolaires, l'extension de l'école maternelle Jacques-Gilbert Collet doit se réaliser dans les locaux actuels du centre de loisirs).

L'adaptation de certaines règles de la zone UE était nécessaire à la réalisation de ce centre de loisirs.

Plan Local d'Urbanisme de Chevilly-Larue/Rapport de présentation

140

# La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la ligne 14 Sud du Réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés :

Le rapport de présentation a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport;
- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés;
- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet :
- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction;
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

Plan Local d'Urbanisme de Chevilly-Larue/Rapport de présentation

1401

B1. Règlement d'urbanisme Document en vigueur

### **Extrait**

# Plan Local d'Urbanisme de la ville de Chevilly-Larue

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 mars 2012 Document mis en compatibilité suite à la DUP du 26 mars 2013 (Projet de ZAC « Triangle des Meuniers »)

### - TITRE II -

#### CHAPITRE V

#### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UE

Il s'agit d'une zone d'habitations basses de type pavillonnaire implantées sur un parcellaire de taille variable.

Néanmoins y sont admis, dans la mesure où ils n'apportent pas de nuisances, les commerces de détail et les activités économiques.

45

#### Section 1 - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

#### **ARTICLE UE 1** Occupations et utilisations du sol interdites :

- L'implantation d'installations classées nouvelles autres que celles visées à l'article UE 2.
- les constructions destinées aux activités dont les critères ne correspondent pas à ceux définis à l'article UE 2.
- Les activités nouvelles ou les changements d'activités autres que celles visées à l'article UE 2.
- Les commerces de plus de 200 m² de surface affectée à l'activité.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de voisinage ou qui entraîneraient une gêne dans le quartier par les mouvements de circulation qu'elles suscitent.
- Les entreprises de cassage de voitures de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées. Le commerce de vente de pièces détachées d'occasion sera également interdit. L'ensemble de ces dispositions seront également applicables dans le cadre d'un changement de bail commercial.
- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes constituant un habitat permanent.
- Les décharges ainsi que les dépôts de toute nature à l'air libre.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.

# <u>ARTICLE UE 2</u> Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

- les constructions destinées aux activités économiques (activité artisanale ou apparentée, commerces, entrepôt, etc...) à condition qu'elles soient compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement.
- L'implantation et l'extension des installations classées dans la mesure où elles sont nécessaires à l'exploitation et au fonctionnement des équipements publics ou des équipements collectifs.
- Les installations classées directement liées à des commerces de détail et de proximité, dans la mesure où, au niveau de leur aspect extérieur et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- L'aménagement des constructions ou d'installations même classées existantes à condition qu'il n'aggrave pas les nuisances.
- Les ouvrages électriques à haute tension et très haute tension ainsi que les travaux de maintenance ou de modification des ouvrages pour des exigences fonctionnels et/ou techniques.

### Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

#### ARTICLE UE 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) :

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

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

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée:

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

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

#### ARTICLE UE 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux, eau, assainissement) :

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

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

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

Dès leur conception, les aménagements devront intégrer des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts, etc. ...) et limitant ou écrêtant le débit de ces eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses, etc....).

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

47

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Ordures ménagères :

Les constructions comprenant plusieurs logements ainsi que les opérations d'habitat groupé, devront prévoir un local accessible et d'une superficie suffisante, pour recevoir les divers conteneurs liés à la collecte sélective des déchets.

#### ARTICLE UE 5 Superficie minimale des terrains :

Néant

# <u>ARTICLE UE 6</u> Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Toute construction devra être édifiée, sauf si une marge de recul plus importante est prescrite par le plan, à au moins 4 m de l'alignement (actuel ou futur, si le P.L.U. prévoit un élargissement de la voie) ou pour les voies privées ouvertes à la circulation générale, de la limite en tenant lieu.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées:

- pour des raisons d'harmonie ou de continuité urbaine caractéristiques à certaines voies.
- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles ci-dessus,
- pour permettre le bon fonctionnement d'équipement public,
- pour l'implantation d'ouvrages liés aux divers réseaux (eaux, assainissement, électricité, gaz, etc...).

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

Sauf disposition contraire figurée au plan, les propriétés situées à l'angle de deux voies, supporteront un alignement nouveau constitué par un pan coupé régulier de 5 m de longueur.

# ARTICLE UE 7 séparatives : Implantation des constructions par rapport aux limites

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

#### I - Règles générales

- 1) Dans une bande de 20 m comptée à partir de l'alignement (actuel ou futur, si le P.L.U. prévoit un élargissement de la voie) ou pour les voies privées ouvertes à la circulation de la limite en tenant lieu, les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait. Dans un souci d'harmonie, les constructions édifiées en limite séparative devront, si possible, s'accoler aux constructions voisines si celles-ci sont déjà implantées en limite.
- 2) Au delà de la bande de 20 m visée précédemment, sauf pour les travaux liés à l'agrandissement d'une construction existante déjà implantée en limite séparative, les constructions devront être implantées en retrait par rapport aux limites séparatives.
- 3) Dans tous les cas, la longueur de chacun des pignons ou façades de plus de 2,50 m de hauteur en limite séparative ne pourra excéder 13,50 mètres.
- 4) En cas de retrait sauf convention résultant d'un contrat de « cour commune », ce »luici devra être au moins égal :
  - à 8 m si la façade comporte des vues directes.
  - à 2,50 m dans le cas contraire.

49

Les retraits fixés précédemment pourront être réduits et ce afin de maintenir le retrait existant dans le cas de reprise ou de prolongement de murs, sous réserve que la longueur de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à la longueur existante avant travaux; dans ces cas la façade ou le pignon ainsi créé ne pourra excéder une longueur totale de 13,50 m.

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

Lorsque l'aplomb de balcons ou de terrasses situés à plus de 0,60 m du terrain naturel, se trouve à une distance de moins de 4 m des limites séparatives, ces terrasses ou ces balcons devront disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m de hauteur (mur ou parois translucide).

#### II - Règles particulières

- 1) Les bâtiments annexes pourront être implantés en limite séparative à condition que leur hauteur en limite séparative ne dépasse pas 2,50 m.
- 2) Les règles générales pourront être modifiées:
- pour des raisons d'harmonie ou d'architecture,
- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin.
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles générales,
- pour permettre le bon fonctionnement d'équipement public,
- pour l'implantation d'ouvrages liés aux divers réseaux (eaux, assainissement, électricité, gaz, etc...).

# <u>ARTICLE UE 8</u> Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments non contigus situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que la distance au droit de tout point des façades ou pignons existants ou à construire soit égale à au moins 2,50m en l'absence de vue directe, ce minimum étant porté à au moins 8,00 m en cas d'existence de vue directe sur l'une au moins des façades ou pignons se faisant face.

La longueur de vue directe, sauf par rapport aux annexes, ne peut être inférieure à 8,00 m.

#### **ARTICLE UE 9** Emprise au sol des constructions :

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ne pourra excéder 40%.

En cas d'implantation de commerces et d'artisanat, d'équipement public, le coefficient d'emprise du rez-de-chaussée pourra être porté à 60%, le coefficient d'emprise des niveaux supérieurs restant limité à 40%.

Les constructions existantes dont l'emprise au sol est supérieure aux emprises fixées précédemment pourront faire l'objet de travaux d'aménagement ou d'agrandissement sans augmentation de leur emprise.

#### **ARTICLE UE 10** Hauteur maximale des constructions :

La hauteur maximale de façade et la hauteur "plafond" des constructions ne pourront excéder respectivement 7 mètres et 10 mètres.

50

Pour les équipements nécessaires à la zone il ne sera pas fait application de la hauteur façade.

Des exceptions seront faites à cette règle pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, châteaux d'eau, relais hertziens ...)

### ARTICLE UE 11 Aspect extérieur des constructions et aménagement des abords :

- Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture régionale, locale ou de la zone ou du secteur.
- Les différents murs d'un bâtiment y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.
- L'emploi, sans enduit, des matériaux tels que carreaux de plâtre, agglomérés de mâchefer, etc..., est interdit.
- Les couvertures apparentes en tôle ondulée, en papier goudronné sont interdites.
- Les antennes paraboliques devront, pour les immeubles collectifs, être collectives, toutefois, si cette solution n'est pas envisageable, elles devront être masquées le plus possible (à l'intérieur des loggias). Pour les autres types de constructions elles devront sauf impératif technique être masquées de la voie publique. Dans tous les cas ce type d'antenne devra s'intégrer aux constructions tant par son aspect que par sa couleur.

#### Clôtures:

- Les clôtures bordant les voies ne peuvent comporter (par rapport au niveau de la voie ou du trottoir) de parties pleines sur plus de 1,00 m de hauteur, exception faite pour les piliers dont la section ne pourra excéder de 0,40 m. X 0,40 m. (les piliers ne devront et ne pourront pas être liés entre eux dans leur partie supérieure par des éléments de type linteaux, maçonnerie ou équivalent).

La hauteur maximum de la clôture à l'exclusion des piliers et portails sera limitée à 2,00 m.

#### En outre:

- -les plaques de béton pleines ou ajourées sont interdites,
- -pour la partie maçonnée les matériaux destinés à être recouverts seront obligatoirement enduits.
- -les plaques Fibrociment, plastiques, tôles, etc ... doublant la clôture sont interdites,
- -les parties ajourées seront constituées de bois ou de grilles métalliques et ne pourront être obstruées par des éléments opaques ou translucides,
- -le grillage lorsqu'il sera utilisé devra être à mailles rigides,

51

En cas de clôture en grillage: elle devra être montée sur des poteaux métalliques et le grillage constitué de mailles rigides.

Dans tous les cas les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale qui devra être entretenue de façon à ne pas dépasser sur l'espace public.

- Les clôtures entre voisins ne pourront excéder une hauteur de 2,00 m.

#### ARTICLE UE 12 : Aires de stationnement :

Les espaces à réserver en dehors de la voie publique doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement d'au moins :

- Deux véhicules par logement.
- Trois véhicules pour 100 m<sup>2</sup> S.H.O.N. pour les établissements commerciaux, garages, artisanat, professions libérales.
- Pour les équipements publics ou d'intérêt général la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant.

Chacune des places nécessaires devra respecter les dimensions minimales de 2,40 x 5 m.

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

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

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

#### **ARTICLE UE 13** Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations :

- La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage ou l'arrachage d'arbre sans compensation par la replantation d'un arbre à développement équivalent est interdit.
- L'implantation des arbres existants et à planter devra figurer sur le plan masse de la demande de permis de construire et ce dans le cadre de l'aménagement des abords.
- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées.
- La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 50% de la surface du terrain, cependant dans le cadre des dispositions prévues à l'art. UE 9 ce pourcentage pourra être réduit à 30% en cas d'activités. (les dalles ajourées "type Ever Green" destinées au

stationnement pourront être comptabilisées dans la surface des espaces verts)

- Dans tous les cas 30 % de la surface du terrain devra être conservée en pleine terre et plantée.
- Il sera exigé au minimum un arbre par 100 m² de surface plantée.
- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 100 m².

L'ensemble des règles du présent article n'est pas applicable aux équipements publics de type scolaire ou sportif requérant des aires récréatives extérieures.

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

Dans les espaces répertoriés comme « Espaces Paysagers à Protéger » (EPP) au sens de l'article L.123-1-5,7°du code de l'urbanisme, toute construction ou installation devra sauvegarder, mettre en valeur ou requalifier les espaces protégés.

Toute modification de ces espaces de nature à porter atteinte à leur unité,-leur superficie ou à leurs caractéristiques essentielles, est interdite.

Sur ces espaces, les coupes et abattages sont interdits sauf dans les cas suivants :

- pour assurer la sécurité des biens et des personnes,
- pour éviter les risques sanitaires (allergie par exemple),
- pour garantir la qualité phytosanitaire des arbres,
- pour la réalisation d'un projet d'ensemble reconstituant le site avec qualité.

L'arbre ou les arbres abattus doivent faire l'objet d'un remplacement permettant un effet équivalent (alignement, mail, bosquet, etc.).

Les arbres existants et les plantations nouvelles doivent bénéficier des conditions nécessaires à leur développement normal (choix des essences, distance aux constructions, espacement des sujets entre eux, profondeur et qualité de la terre).

La disparition ou l'altération - accidentelle ou intentionnelle - des arbres situés dans un EPP ne peut en aucun cas déqualifier l'espace et l'exonérer de la prescription qui s'y applique.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EPP n'est admise que si elle maintient ou améliore la qualité de l'espace paysager et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

Le revêtement de surfaces, les éléments minéraux ou à dominante minérale sont admis s'ils sont nécessités par la fonction des espaces concernés ou riverains, s'ils ne portent pas atteinte au développement des arbres existants ou s'ils participent, par leur nature, leur caractère ou leur traitement à l'aménagement paysager de l'espace (allées piétonnières, pistes cyclables, voies d'accès aux services de secours, mobilier urbain, éléments décoratifs, etc.).

53

### Section 3 - Possibilités maximales d'occupation du sol

#### ARTICLE UE 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.):

- 1) Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, le C.O.S. maximum applicable est fixé à 0,50.
- 2) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.

### - TITRE II -

### **CHAPITRE VIII**

#### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UM

Il s'agit d'une zone figurant dans l'ancien document d'urbanisme comme zone hors POS, et qui comprend le MIN, ses annexes, une partie de la zone Eurodelta....

73

### Section 1 – Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

#### **ARTICLE UM 1** Occupations et utilisations du sol interdites :

- L'implantation et l'extension des installations classées autres que celles visées à l'article UM 2.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité et la commodité.
- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes constituant un habitant permanent.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.

# <u>ARTICLE UM 2</u> Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

- Les constructions destinées aux activités économiques (activité artisanale ou apparentée, commerces, entrepôt, bureaux, services, etc ...) à condition qu'elles soient compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement.
- Les installations classées dans la mesure où, au niveau de leur aspect extérieur et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Toute installation et équipement tels que : garage, parking, station-service, chaufferie, dépôt d'hydrocarbures, etc..., à condition qu'ils soient jugés nécessaires à l'activité et à la vie de la zone.
- L'aménagement des constructions ou d'installations mêmes classées existantes à condition qu'il n'aggrave pas les nuisances.
- Les ouvrages électriques à haute tension et très haute tension ainsi que les travaux de maintenance ou de modification des ouvrages pour des exigences fonctionnels et/ou techniques.

Section 2 - Conditions de l'occupation des sols

#### ARTICLE UM 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) :

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

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

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée :

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

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

#### ARTICLE UM 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux, eau, assainissement) :

#### - Assainissement

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respectera les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général N° 04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions devront disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'aux limites de propriété, réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Pour limiter l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992, il faudra en règle générale que la pollution par temps de pluie soit réduite et traitée en amont, et que soit maîtrisé le débit de rejet des eaux pluviales dans le réseau public ou le milieu naturel. Des prescriptions seront données en ce sens quelle que soit la nature de l'aménagement.

Dès leur conception, les aménagements intégreront des dispositifs techniques pour limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau publics; ils feront l'objet d'études spécifiques tenant compte des caractéristiques du sol (perméabilité du sol dans le cas de l'infiltration) et du sous-sol (présence de cavités, de carrières ...).

75

Les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de surface de plus de 5 places devront subir un traitement adapté pour réduire sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel. Il en sera de même en ce qui concerne les eaux issues des parkings souterrains ou couverts de plus de 5 places.

Des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires pourront être demandés par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets notamment pour les rejets non domestiques.

Tout raccordement au réseau collectif d'assainissement fait l'objet d'une demande spéciale du constructeur concerné auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement devra être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

#### **ARTICLE UM 5** Superficie minimale des terrains :

néant

# <u>ARTICLE UM 6</u> Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les constructions sont autorisées à l'alignement ou en retrait.

#### ARTICLE UM 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

A moins que le bâtiment à construire ne jouxte la limite parcellaire, la distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite parcellaire, qui en est le plus rapproché, doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Lorsque par son gabarit ou son implantation, un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux prescriptions de l'alinéa ci-dessus, le permis de construire ne peut être accordé que pour des travaux qui ont pour objet d'améliorer la conformité de l'implantation ou du gabarit de cet immeuble avec ces prescriptions, ou pour des travaux qui sont sans effet sur l'implantation ou le gabarit de l'immeuble.

# <u>ARTICLE UM 8</u> Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

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

Une distance d'au mois 4 mètres peut être imposée entre deux bâtiments non contigus.

#### ARTICLE UM 9 Emprise au sol des constructions :

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 60%.

Dans tous les cas les constructions existantes dont l'emprise au sol est supérieure aux emprises fixées précédemment pourront faire l'objet de travaux d'aménagement ou d'agrandissement sans augmentation de leur emprise.

#### **ARTICLE UM 10** Hauteur maximale des constructions :

La hauteur plafond des constructions ne pourra excéder **18m**, cheminées, locaux techniques exclus. Cette hauteur plafond pourra être portée à 20m pour les constructions disposant d'une toiture d'au moins deux pentes.

Cependant, les constructions existantes dont la hauteur est supérieure à celles fixées par le présent article, pourront faire l'objet de travaux d'amélioration, d'aménagement ou de transformation dans leurs structures et gabarits actuels.

Pour le secteur, dit secteur administratif, défini au plan et situé à l'Est du MIN, sous réserve du respect des autres règles, la hauteur plafond des constructions ne pourra excéder 30 m, cheminées et édicules techniques exclues. Au-delà de 27 mètres de hauteur, un retrait d'au moins 4 mètres s'appliquera par rapport à la façade des niveaux inférieurs.

Pour l'ensemble de la zone UM, y compris le secteur administratif défini ci-dessus, les constructions existantes dont la hauteur est supérieure à celles fixées par le présent article pourront faire l'objet de travaux d'amélioration, d'aménagement ou de transformation dans leurs structures et gabarits actuels.

Pour l'ensemble de la zone, y compris le secteur administratif défini ci-dessus, des exceptions seront faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, châteaux d'eau, relais hertziens, ...).

### ARTICLE UM 11 Aspect extérieur des constructions et aménagement des abords :

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

#### **ARTICLE UM 12** Aires de stationnement :

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins doit être assuré à l'intérieur de la zone. Si le respect des autres règles de construction l'exige, les parkings pourront être réalisés en sous-sol.

Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement des véhicules générés par les diverses activités de la zone.

77

#### Article UM 13 Espaces libres :

Il n'est pas fixé de règle sauf dans le secteur administratif où :

- La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.
- L'implantation des arbres existants et à planter devra figurer sur le plan masse de la demande de permis de construire et ce dans le cadre de l'aménagement des abords.
- Le permis de construire sera subordonné au maintien ou à la création d'espaces verts correspondant à l'importance de l'immeuble.
- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées.
- La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 30% de la surface du terrain.
- La création ou l'extension d'installations ou bâtiments à caractère industriel ou commercial pourra être subordonnée à des conditions spéciales, notamment à l'aménagement d'écran de verdure ou à l'observation d'une marge de reculement.

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

Dans les espaces répertoriés comme « Espaces Paysagers à Protéger » (EPP) au sens de l'article L.123-1-5,7° du code de l'urbanisme, toute construction ou installation devra sauvegarder, mettre en valeur ou requalifier les espaces protégés.

Toute modification de ces espaces de nature à porter atteinte à leur unité,-leur superficie ou à leurs caractéristiques essentielles, est interdite.

Sur ces espaces, les coupes et abattages sont interdits sauf dans les cas suivants :

- pour assurer la sécurité des biens et des personnes,
- pour éviter les risques sanitaires (allergie par exemple),
- pour garantir la qualité phytosanitaire des arbres,
- pour la réalisation d'un projet d'ensemble reconstituant le site avec qualité.

L'arbre ou les arbres abattus doivent faire l'objet d'un remplacement permettant un effet équivalent (alignement, mail, bosquet, etc.).

Les arbres existants et les plantations nouvelles doivent bénéficier des conditions nécessaires à leur développement normal (choix des essences, distance aux constructions, espacement des sujets entre eux, profondeur et qualité de la terre).

La disparition ou l'altération - accidentelle ou intentionnelle - des arbres situés dans un EPP ne peut en aucun cas déqualifier l'espace et l'exonérer de la prescription qui s'y applique.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EPP n'est admise que si elle maintient ou améliore la qualité de l'espace paysager et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

Le revêtement de surfaces, les éléments minéraux ou à dominante minérale sont admis s'ils sont nécessités par la fonction des espaces concernés ou riverains, s'ils ne portent pas atteinte au développement des arbres existants ou s'ils participent, par leur nature, leur caractère ou leur traitement à l'aménagement paysager de l'espace (allées piétonnières, pistes cyclables, voies d'accès aux services de secours, mobilier urbain, éléments décoratifs, etc.).

### Section 3 – Possibilités maximales d'occupation du sol

### ARTICLE UM 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.):

Les possibilités de construction et d'aménagement résulteront de l'application des articles UM 3 à 13 du présent règlement.

### - TITRE II -

#### CHAPITRE IX

#### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UN

Il s'agit d'une zone destinée à l'implantation d'équipements publics ou aux équipements collectifs d'intérêt général, dont les normes de constructions ne correspondent pas aux règles habituelles des zones urbaines.

Ces équipements étant plus particulièrement destinés : à l'enseignement, aux sports, aux infrastructures, à la distribution d'énergie, aux activités de détentes, de plein air ou de loisirs, etc.... 80

#### Section 1 - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

#### ARTICLE UN 1 Occupations et utilisations du sol interdites :

- Toute construction ou installation n'ayant pas de rapport avec un équipement public ou un équipement collectif d'intérêt général.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes isolées constituant un habitat permanent.
- Les entreprises de cassage de voitures, de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.
- Les décharges ainsi que les dépôts de toute nature à l'air libre.
- Les différentes natures de constructions incompatibles avec les dispositions des articles L147.1 à L147.6 du Code de l'Urbanisme, et ce pour les terrains concernés par le Plan d'Exposition au Bruit des aéronefs (voir titre IV du présent règlement).

# <u>ARTICLE UN 2</u> Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

- Les surfaces de plancher destinées à l'habitation (logements, hébergement) seront admises à condition qu'elles soient directement liées (gestion, fonctionnement ou exploitation) à l'équipement considéré.
- L'implantation et l'extension des installations classées lorsqu'elles sont nécessaires à l'exploitation et au fonctionnement des équipements publics ou des équipements collectifs d'intérêt général et dans la mesure où, au niveau de leur aspect extérieur et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Les différentes natures de constructions, dans les conditions fixées aux articles L 147.1 à L 147.6 du Code de l'Urbanisme, et ce pour les terrains concernés par le Plan d'Exposition au Bruit des aéronefs (voir titre IV du présent règlement)
- Les ouvrages électriques à haute tension et très haute tension ainsi que les travaux de maintenance ou de modification des ouvrages pour des exigences fonctionnels et/ou techniques.

Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

#### **ARTICLE UN 3** Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) :

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

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

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée:

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

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

#### ARTICLE UN 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux, eau, assainissement) :

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respectera les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions devront disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'à la limite de propriété, réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Pour limiter l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, il faudra en règle générale que la pollution par temps de pluie soit réduite et traitée en amont, et que soit maîtrisé le débit de rejet des eaux pluviales dans le réseau public ou le milieu naturel. Des prescriptions seront données en ce sens quelle que soit la nature de l'aménagement.

Dès leur conception, les aménagements intégreront des dispositifs techniques pour limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public. Ils feront l'objet d'études spécifiques tenant compte des caractéristiques du sol (perméabilité du sol dans le cas de l'infiltration) et du sous-sol (présence de cavités, de carrières..).

2

Les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de surface de plus de 5 places devront subir un traitement adapté pour réduire sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel.

Les eaux issues des parkings souterrains ou couverts de plus de 5 places subiront un traitement de débourbage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires pourront être demandés par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

Tout raccordement au réseau collectif fait l'objet d'une demande spéciale du propriétaire intéressé auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement devra être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

#### **ARTICLE UN 5** Superficie minimale des terrains :

Néant

# <u>ARTICLE UN 6</u> Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les constructions pourront être édifiées en retrait ou à l'alignement (actuel ou futur si le P.L.U. prévoit un élargissement de la voie) et pour les voies privées existantes ouvertes à la circulation générale à la limite tenant lieu d'alignement.

# <u>ARTICLE UN 7</u> Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives:

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

#### I - Règles générales

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

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

- à 8 m si la façade comporte des vues directes.
- à 2.50 m dans le cas contraire.

Les retraits fixés précédemment pourront être réduits et ce, afin de maintenir le retrait existant dans le cas de reprise ou de prolongement de murs, sous réserve que la longueur de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à la longueur existante avant travaux. Dans ces cas, la façade ou le pignon ainsi créé ne pourra excéder une longueur totale de 15 m.

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

Lorsque l'aplomb de balcons ou de terrasses situés à plus de 0,60 m du terrain naturel, se trouve à une distance de moins de 4 m des limites séparatives, ces terrasses ou ces balcons devront disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m de hauteur (mur ou parois translucide).

Les règles générales pourront être modifiées:

- pour des raisons d'harmonie ou d'architecture,
- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles générales.
- pour l'implantation d'ouvrages liés aux divers réseaux (eaux, assainissement, électricité, gaz, etc...).

# <u>ARTICLE UN 8</u> Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments situés sur une même propriété pourront être implantés de manière continue ou discontinue.

#### **ARTICLE UN 9** Emprise au sol des constructions :

Pour les équipements d'intérêt général, il n'est pas fixé de cœfficient d'emprise au sol maximum.

Pour les autres constructions, le cœfficient d'emprise au sol (annexes comprises) ne pourra excéder 20% de la surface du terrain.

Les constructions existantes dont l'emprise au sol est supérieure aux emprises fixées précédemment pourront faire l'objet de travaux d'aménagement ou d'agrandissement sans augmentation de leur emprise.

#### ARTICLE UN 10 Hauteur maximale des constructions :

La hauteur maximum des constructions est fixée à 12 m. (hauteur plafond)

Cependant les constructions existantes d'une hauteur supérieure à celle fixée ci-dessus pourront faire l'objet de travaux d'amélioration, de rénovation ou de transformation dans leurs structures et gabarits actuels.

Des exceptions seront faites à la règle de hauteur pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, ouvrages liés à la distribution d'énergie, relais hertziens ...)

#### ARTICLE UN 11 Aspect extérieur des constructions et aménagement des abords :

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

84

- Les différents murs d'un bâtiment, y compris des annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.
- L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts est interdit.
- Les antennes paraboliques devront sauf impératif technique être masquées de la voie publique. Dans tous les cas ce type d'antenne devra s'intégrer aux constructions tant par son aspect que par sa couleur.

### **ARTICLE UN 12** Aires de stationnement :

Le stationnement des véhicules correspondra aux besoins des constructions et installations et devra être assuré et organisé de manière à ne pas entraver la circulation dans les quartiers avoisinants.

#### **ARTICLE UN 13** Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations :

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage ou l'arrachage d'arbre sans compensation par la replantation d'un arbre à développement équivalent est interdit.

L'implantation des arbres existants et à planter devra figurer sur le plan masse de la demande de permis de construire et ce dans le cadre de l'aménagement des abords.

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires sportives ou de jeux et les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement traitées en espaces verts (pelouses avec arbres). Les aires de stationnement seront également plantées (un arbre de haute tige pour 100 m²).

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

Dans les espaces répertoriés comme « Espaces Paysagers à Protéger » (EPP) au sens de l'article L.123-1-5,7° du code de l'urbanisme, toute construction ou installation devra sauvegarder, mettre en valeur ou requalifier les espaces protégés.

Toute modification de ces espaces de nature à porter atteinte à leur unité,-leur superficie ou à leurs caractéristiques essentielles, est interdite.

Sur ces espaces, les coupes et abattages sont interdits sauf dans les cas suivants :

- pour assurer la sécurité des biens et des personnes,
- pour éviter les risques sanitaires (allergie par exemple).
- pour garantir la qualité phytosanitaire des arbres,
- pour la réalisation d'un projet d'ensemble reconstituant le site avec qualité.

L'arbre ou les arbres abattus doivent faire l'objet d'un remplacement permettant un effet équivalent (alignement, mail, bosquet, etc.).

Les arbres existants et les plantations nouvelles doivent bénéficier des conditions nécessaires à leur développement normal (choix des essences, distance aux constructions, espacement des sujets entre eux, profondeur et qualité de la terre).

La disparition ou l'altération - accidentelle ou intentionnelle - des arbres situés dans un EPP ne peut en aucun cas déqualifier l'espace et l'exonérer de la prescription qui s'y applique.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EPP n'est admise que si elle maintient ou améliore la qualité de l'espace paysager et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

Le revêtement de surfaces, les éléments minéraux ou à dominante minérale sont admis s'ils sont nécessités par la fonction des espaces concernés ou riverains, s'ils ne portent pas atteinte au développement des arbres existants ou s'ils participent, par leur nature, leur caractère ou leur traitement à l'aménagement paysager de l'espace (allées piétonnières, pistes cyclables, voies d'accès aux services de secours, mobilier urbain, éléments décoratifs, etc.).

### Section 3 - Possibilités maximales d'occupation du sol

### ARTICLE UN 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.):

Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, les possibilités de construction et d'aménagement résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.

### - TITRE II -

#### CHAPITRE XII

#### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE N

Il s'agit d'une zone destinée à l'implantation d'espaces verts ou de loisirs, de jardins familiaux ou de grands équipements intercommunaux, à protéger du fait de la qualité du site et du paysage. 107

### Section 1 - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

#### **ARTICLE N 1** Occupations et utilisations du sol interdites :

- La construction nouvelle de bâtiments de toute nature, autres que ceux visés à l'article N 2.
- Les lotissements.
- Les entreprises de cassage de voitures de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées. Le commerce de vente de pièces détachées d'occasion sera également interdit. L'ensemble de ces dispositions seront également applicables dans le cadre d'un changement de bail commercial.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières.
- Les terrains de camping ou de caravaning.

# <u>ARTICLE N 2</u> Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

- La transformation, la reconstruction, l'aménagement ou la confortation des constructions existantes en vue de l'amélioration de leur habitabilité.
- l'aménagement d'aires de sport ou détente.
- Les constructions et installations de faible importance nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public.
- Les constructions et aménagements légers destinées aux sports, aux loisirs et à la fréquentation du public.
- Les constructions de faible importance et ne dépassant pas 3,00 m de hauteur dans la mesure où elles sont liées à l'exploitation et au fonctionnement des jardins familiaux et qu'elles s'insèrent harmonieusement dans l'environnement et le paysage.
- Les divers ouvrages et installations techniques liés au fonctionnement ou à la maintenance des différents réseaux (eaux, gaz, électricité, câble télévision, etc...).
- La modification du nivellement du sol naturel lorsqu'elle a pour but, l'aspect paysager ou l'aménagement d'aires de sports ou de détente.
- Les ouvrages électriques à haute tension et très haute tension ainsi que les travaux de maintenance ou de modification des ouvrages pour des exigences fonctionnels et/ou techniques.

#### Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

#### ARTICLE N 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) :

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

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

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée:

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

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

#### ARTICLE N 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux, eau, assainissement) :

#### Assainissement:

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respectera les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions devront disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'à la limite de propriété réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Pour limiter l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, il faudra faire en sorte que la pollution par temps de pluie soit réduite et traitée en amont, et que soit maîtrisé le débit de rejet des eaux pluviales dans le réseau public ou le milieu naturel. Des prescriptions seront données en ce sens quelle que soit la nature de l'aménagement.

Dès leur conception, les aménagements intégreront des dispositifs techniques pour limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public; ils feront l'objet d'études spécifiques tenant compte des caractéristiques du sol (perméabilité du sol dans le cas de l'infiltration) et du sous-sol (présence de cavités, de carrières..).

109

Les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de surface de plus de 5 places devront subir un traitement adapté pour réduire sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel.

Les eaux issues des parkings souterrains ou couverts de plus de 5 places subiront un traitement de débourbage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires pourront être demandés par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

Tout raccordement au réseau collectif fait l'objet d'une demande spéciale du propriétaire intéressé auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement devra être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

À défaut d'un réseau public d'assainissement, tout constructeur devra assurer par ses propres moyens et à ses frais, l'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées conformément au règlement d'hygiène et sans qu'il en résulte aucune charge pour les services publics. Les eaux usées doivent être dirigées sur des dispositifs de traitement, conformément aux prescriptions de l'arrêté du 3 Mars 1982 modifié les 14 Septembre 1983 et 23 Mars 1987 du Règlement Sanitaire Départemental. Ces installations seront conçues pour être branchées sur le réseau public d'assainissement, lorsqu'il sera mis en place. Les rejets directs des eaux usées en puits absorbants ou puits filtrants sont interdits.

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

#### Eaux:

Toute construction doit soit être branchée à un réseau collectif d'eau potable, soit pouvoir être alimentée en eau potable par des captages, forages ou puits particuliers, selon la réglementation en vigueur sur l'hygiène publique. Tout constructeur devra assurer par ses propres moyens et à ses frais, l'alimentation en eau potable sans qu'il en résulte aucune charge pour les services publics.

#### Électricité - Destruction des ordures ménagères:

L'alimentation en électricité et le cas échéant la destruction des ordures ménagères, conformément aux règles d'hygiène, devront être assurées aux frais du constructeur sans qu'il en résulte aucune charge pour la collectivité.

#### **ARTICLE N 5** Superficie minimale des terrains :

néant

# ARTICLE N 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ou privées:

Toute construction devra, être édifiée à au moins 4 m de l'alignement (actuel ou futur si le P.L.U. prévoit un élargissement de la voie) sauf indication contraire portée au plan.

#### ARTICLE N 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

Les constructions devront être éloignées des limites séparatives d'une distance au moins égale à leur hauteur.

# <u>ARTICLE N 8</u> Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

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

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

#### ARTICLE N 9 Emprise au sol des constructions :

L'emprise au sol des constructions autorisées ne pourra excéder 10% de la surface du terrain.

#### **ARTICLE N 10** Hauteur maximale des constructions :

La hauteur maximum des constructions ne pourra excéder 10 m. (sauf cas visé à l'alinéa 5 de l'article N2)

Des exceptions seront faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt public (châteaux d'eau, relais hertziens, ouvrages liés au transport ou à la distribution d'énergie, etc...) dans ces cas la hauteur devra être étudiée à l'aide de perspectives, points de vue, etc..., afin de vérifier que ces ouvrages s'inscrivent bien dans le site et le paysage.

#### <u>ARTICLE N 11</u> Aspect extérieur des constructions et aménagement des abords :

- Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne pas porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture locale ou de la zone ou du secteur.
- Les différents murs d'un bâtiment, y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.
- L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts tels que carreaux de plâtre, agglomérés divers, etc..., est interdit.
- Les couvertures apparentes, en papier goudronné, bardeaux bitumineux, bacs aciers, tôles ondulées et produits similaires, sont interdites.
- Les clôtures bordant les voies, ne pourront comporter de parties pleines sur plus de 0,90 m de hauteur piliers exclus.

Elles ne pourront dépasser une hauteur de 2,00 mètres.

Les clôtures en panneaux ou plaques de ciment sont interdites.

111

#### ARTICLE N 12 Aires de stationnement :

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

#### ARTICLE N 13 Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations :

Les espaces verts seront traités en harmonie avec le secteur situé à proximité ou avec les constructions avoisinantes.

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

### Section 3 - Possibilités maximales d'occupation du sol

#### ARTICLE N 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.):

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

B2. Règlement d'urbanisme Document mis en compatibilité

## **Extrait**

# Plan Local d'Urbanisme de la ville de Chevilly-Larue

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 mars 2012 Document mis en compatibilité suite à la DUP du 26 mars 2013 (Projet de ZAC « Triangle des Meuniers »)

### - TITRE II -

### CHAPITRE V

#### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UE

Il s'agit d'une zone d'habitations basses de type pavillonnaire implantées sur un parcellaire de taille variable.

Néanmoins y sont admis, dans la mesure où ils n'apportent pas de nuisances, les commerces de détail et les activités économiques.

Document mis en compatibilité

45

#### Section 1 - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

#### **ARTICLE UE 1** Occupations et utilisations du sol interdites :

- L'implantation d'installations classées nouvelles autres que celles visées à l'article UE 2.
- les constructions destinées aux activités dont les critères ne correspondent pas à ceux définis à l'article UE 2.
- Les activités nouvelles ou les changements d'activités autres que celles visées à l'article UE 2.
- Les commerces de plus de 200 m<sup>2</sup> de surface affectée à l'activité.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère de voisinage ou qui entraîneraient une gêne dans le quartier par les mouvements de circulation qu'elles suscitent.
- Les entreprises de cassage de voitures de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées. Le commerce de vente de pièces détachées d'occasion sera également interdit. L'ensemble de ces dispositions seront également applicables dans le cadre d'un changement de bail commercial.
- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes constituant un habitat permanent.
- Les décharges ainsi que les dépôts de toute nature à l'air libre.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.

# <u>ARTICLE UE 2</u> Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

- les constructions destinées aux activités économiques (activité artisanale ou apparentée, commerces, entrepôt, etc...) à condition qu'elles soient compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement.
- L'implantation et l'extension des installations classées dans la mesure où elles sont nécessaires à l'exploitation et au fonctionnement des équipements publics ou des équipements collectifs.
- Les installations classées directement liées à des commerces de détail et de proximité, dans la mesure où, au niveau de leur aspect extérieur et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- L'aménagement des constructions ou d'installations même classées existantes à condition qu'il n'aggrave pas les nuisances.
- Les ouvrages électriques à haute tension et très haute tension ainsi que les travaux de maintenance ou de modification des ouvrages pour des exigences fonctionnels et/ou techniques.

### Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

#### ARTICLE UE 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) :

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

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

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée:

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

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

#### ARTICLE UE 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux, eau, assainissement) :

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

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

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

Dès leur conception, les aménagements devront intégrer des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts, etc. ...) et limitant ou écrêtant le débit de ces eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses, etc....).

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

Document mis en compatibilité

47

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Ordures ménagères :

Les constructions comprenant plusieurs logements ainsi que les opérations d'habitat groupé, devront prévoir un local accessible et d'une superficie suffisante, pour recevoir les divers conteneurs liés à la collecte sélective des déchets.

#### ARTICLE UE 5 Superficie minimale des terrains :

Néant

# <u>ARTICLE UE 6</u> Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Toute construction devra être édifiée, sauf si une marge de recul plus importante est prescrite par le plan, à au moins 4 m de l'alignement (actuel ou futur, si le P.L.U. prévoit un élargissement de la voie) ou pour les voies privées ouvertes à la circulation générale, de la limite en tenant lieu.

Des dispositions différentes pourront être autorisées ou imposées:

- pour des raisons d'harmonie ou de continuité urbaine caractéristiques à certaines voies.
- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles ci-dessus,
- pour permettre le bon fonctionnement d'équipement public,
- pour l'implantation d'ouvrages liés aux divers réseaux (eaux, assainissement, électricité, gaz, etc...).

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

Sauf disposition contraire figurée au plan, les propriétés situées à l'angle de deux voies, supporteront un alignement nouveau constitué par un pan coupé régulier de 5 m de longueur.

# <u>ARTICLE UE 7</u> Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

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

#### I - Règles générales

- 1) Dans une bande de 20 m comptée à partir de l'alignement (actuel ou futur, si le P.L.U. prévoit un élargissement de la voie) ou pour les voies privées ouvertes à la circulation de la limite en tenant lieu, les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait. Dans un souci d'harmonie, les constructions édifiées en limite séparative devront, si possible, s'accoler aux constructions voisines si celles-ci sont déjà implantées en limite.
- 2) Au delà de la bande de 20 m visée précédemment, sauf pour les travaux liés à l'agrandissement d'une construction existante déjà implantée en limite séparative, les constructions devront être implantées en retrait par rapport aux limites séparatives.
- 3) Dans tous les cas, la longueur de chacun des pignons ou façades de plus de 2,50 m de hauteur en limite séparative ne pourra excéder 13,50 mètres.
- 4) En cas de retrait sauf convention résultant d'un contrat de « cour commune », ce »luici devra être au moins égal :
  - à 8 m si la façade comporte des vues directes.
  - à 2,50 m dans le cas contraire.

Document mis en compatibilité

49

Les retraits fixés précédemment pourront être réduits et ce afin de maintenir le retrait existant dans le cas de reprise ou de prolongement de murs, sous réserve que la longueur de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à la longueur existante avant travaux; dans ces cas la façade ou le pignon ainsi créé ne pourra excéder une longueur totale de 13,50 m.

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

Lorsque l'aplomb de balcons ou de terrasses situés à plus de 0,60 m du terrain naturel, se trouve à une distance de moins de 4 m des limites séparatives, ces terrasses ou ces balcons devront disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m de hauteur (mur ou parois translucide).

#### II - Règles particulières

- 1) Les bâtiments annexes pourront être implantés en limite séparative à condition que leur hauteur en limite séparative ne dépasse pas 2,50 m.
- 2) Les règles générales pourront être modifiées:
- pour des raisons d'harmonie ou d'architecture,
- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin.
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles générales,
- pour permettre le bon fonctionnement d'équipement public,
- pour l'implantation d'ouvrages liés aux divers réseaux (eaux, assainissement, électricité, gaz, etc...).

# <u>ARTICLE UE 8</u> Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments non contigus situés sur une même propriété doivent être implantés de telle manière que la distance au droit de tout point des façades ou pignons existants ou à construire soit égale à au moins 2,50m en l'absence de vue directe, ce minimum étant porté à au moins 8,00 m en cas d'existence de vue directe sur l'une au moins des façades ou pignons se faisant face.

La longueur de vue directe, sauf par rapport aux annexes, ne peut être inférieure à 8,00 m.

#### **ARTICLE UE 9** Emprise au sol des constructions :

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ne pourra excéder 40%.

En cas d'implantation de commerces et d'artisanat, d'équipement public, le coefficient d'emprise du rez-de-chaussée pourra être porté à 60%, le coefficient d'emprise des niveaux supérieurs restant limité à 40%.

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

Les constructions existantes dont l'emprise au sol est supérieure aux emprises fixées précédemment pourront faire l'objet de travaux d'aménagement ou d'agrandissement sans augmentation de leur emprise.

#### **ARTICLE UE 10** Hauteur maximale des constructions :

La hauteur maximale de façade et la hauteur "plafond" des constructions ne pourront excéder respectivement 7 mètres et 10 mètres.

Pour les équipements nécessaires à la zone il ne sera pas fait application de la hauteur façade.

Des exceptions seront faites à cette règle pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, châteaux d'eau, relais hertziens ...)

#### ARTICLE UE 11 Aspect extérieur des constructions et aménagement des abords :

- Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture régionale, locale ou de la zone ou du secteur.
- Les différents murs d'un bâtiment y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.
- L'emploi, sans enduit, des matériaux tels que carreaux de plâtre, agglomérés de mâchefer, etc..., est interdit.
- Les couvertures apparentes en tôle ondulée, en papier goudronné sont interdites.
- Les antennes paraboliques devront, pour les immeubles collectifs, être collectives, toutefois, si cette solution n'est pas envisageable, elles devront être masquées le plus possible (à l'intérieur des loggias). Pour les autres types de constructions elles devront sauf impératif technique être masquées de la voie publique. Dans tous les cas ce type d'antenne devra s'intégrer aux constructions tant par son aspect que par sa couleur.

#### Clôtures:

- Les clôtures bordant les voies ne peuvent comporter (par rapport au niveau de la voie ou du trottoir) de parties pleines sur plus de 1,00 m de hauteur, exception faite pour les piliers dont la section ne pourra excéder de 0,40 m. X 0,40 m. (les piliers ne devront et ne pourront pas être liés entre eux dans leur partie supérieure par des éléments de type linteaux, maçonnerie ou équivalent).

La hauteur maximum de la clôture à l'exclusion des piliers et portails sera limitée à 2,00 m.

#### En outre :

- -les plaques de béton pleines ou ajourées sont interdites,
- -pour la partie maçonnée les matériaux destinés à être recouverts seront obligatoirement
- -les plaques Fibrociment, plastiques, tôles, etc ... doublant la clôture sont interdites,

Document mis en compatibilité

51

- -les parties ajourées seront constituées de bois ou de grilles métalliques et ne pourront être obstruées par des éléments opaques ou translucides,
- -le grillage lorsqu'il sera utilisé devra être à mailles rigides,

En cas de clôture en grillage: elle devra être montée sur des poteaux métalliques et le grillage constitué de mailles rigides.

Dans tous les cas les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale qui devra être entretenue de façon à ne pas dépasser sur l'espace public.

- Les clôtures entre voisins ne pourront excéder une hauteur de 2,00 m.

#### ARTICLE UE 12 : Aires de stationnement :

Les espaces à réserver en dehors de la voie publique doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement d'au moins :

- Deux véhicules par logement.
- Trois véhicules pour 100 m² S.H.O.N. pour les établissements commerciaux, garages, artisanat, professions libérales.
- Pour les équipements publics ou d'intérêt général la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant.

Chacune des places nécessaires devra respecter les dimensions minimales de 2,40 x 5 m.

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

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

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

#### **ARTICLE UE 13** Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations :

- La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage ou l'arrachage d'arbre sans compensation par la replantation d'un arbre à développement équivalent est interdit.
- L'implantation des arbres existants et à planter devra figurer sur le plan masse de la demande de permis de construire et ce dans le cadre de l'aménagement des abords.
- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées.

- La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 50% de la surface du terrain, cependant dans le cadre des dispositions prévues à l'art. UE 9 ce pourcentage pourra être réduit à 30% en cas d'activités. (les dalles ajourées "type Ever Green" destinées au stationnement pourront être comptabilisées dans la surface des espaces verts)
- Dans tous les cas 30 % de la surface du terrain devra être conservée en pleine terre et plantée.
- Il sera exigé au minimum un arbre par 100 m² de surface plantée.
- Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 100 m².

L'ensemble des règles du présent article n'est pas applicable aux équipements publics de type scolaire ou sportif requérant des aires récréatives extérieures, ainsi qu'aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

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

Dans les espaces répertoriés comme « Espaces Paysagers à Protéger » (EPP) au sens de l'article L.123-1-5,7° du code de l'urbanisme, toute construction ou installation devra sauvegarder, mettre en valeur ou requalifier les espaces protégés.

Toute modification de ces espaces de nature à porter atteinte à leur unité,-leur superficie ou à leurs caractéristiques essentielles, est interdite.

Sur ces espaces, les coupes et abattages sont interdits sauf dans les cas suivants :

- pour assurer la sécurité des biens et des personnes,
- pour éviter les risques sanitaires (allergie par exemple),
- pour garantir la qualité phytosanitaire des arbres,
- pour la réalisation d'un projet d'ensemble reconstituant le site avec qualité.

L'arbre ou les arbres abattus doivent faire l'objet d'un remplacement permettant un effet équivalent (alignement, mail, bosquet, etc.).

Les arbres existants et les plantations nouvelles doivent bénéficier des conditions nécessaires à leur développement normal (choix des essences, distance aux constructions, espacement des sujets entre eux, profondeur et qualité de la terre).

La disparition ou l'altération - accidentelle ou intentionnelle - des arbres situés dans un EPP ne peut en aucun cas déqualifier l'espace et l'exonérer de la prescription qui s'y applique.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EPP n'est admise que si elle maintient ou améliore la qualité de l'espace paysager et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

Le revêtement de surfaces, les éléments minéraux ou à dominante minérale sont admis s'ils sont nécessités par la fonction des espaces concernés ou riverains, s'ils ne portent pas atteinte au développement des arbres existants ou s'ils participent, par leur nature, leur caractère ou leur traitement à l'aménagement paysager de l'espace (allées piétonnières, pistes cyclables, voies d'accès aux services de secours, mobilier urbain, éléments décoratifs, etc.).

Document mis en compatibilité

53

#### Section 3 - Possibilités maximales d'occupation du sol

#### ARTICLE UE 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.):

- 1) Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, le C.O.S. maximum applicable est fixé à **0.50**.
- 2) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.

### - TITRE II -

### **CHAPITRE VIII**

#### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UM

Il s'agit d'une zone figurant dans l'ancien document d'urbanisme comme zone hors POS, et qui comprend le MIN, ses annexes, une partie de la zone Eurodelta....

Document mis en compatibilité

73

### Section 1 – Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

#### **ARTICLE UM 1** Occupations et utilisations du sol interdites :

- L'implantation et l'extension des installations classées autres que celles visées à l'article UM 2.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité et la commodité.
- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes constituant un habitant permanent.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.

# <u>ARTICLE UM 2</u> Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

- Les constructions destinées aux activités économiques (activité artisanale ou apparentée, commerces, entrepôt, bureaux, services, etc ...) à condition qu'elles soient compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement.
- Les installations classées dans la mesure où, au niveau de leur aspect extérieur et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Toute installation et équipement tels que : garage, parking, station-service, chauffèrie, dépôt d'hydrocarbures, etc..., à condition qu'ils soient jugés nécessaires à l'activité et à la vie de la zone.
- L'aménagement des constructions ou d'installations mêmes classées existantes à condition qu'il n'aggrave pas les nuisances.
- Les ouvrages électriques à haute tension et très haute tension ainsi que les travaux de maintenance ou de modification des ouvrages pour des exigences fonctionnels et/ou techniques.

/4

### Section 2 - Conditions de l'occupation des sols

#### ARTICLE UM 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) :

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

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

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée :

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

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

#### ARTICLE UM 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux, eau, assainissement) :

#### - Assainissement

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respectera les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général N° 04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions devront disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'aux limites de propriété, réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Pour limiter l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992, il faudra en règle générale que la pollution par temps de pluie soit réduite et traitée en amont, et que soit maîtrisé le débit de rejet des eaux pluviales dans le réseau public ou le milieu naturel. Des prescriptions seront données en ce sens quelle que soit la nature de l'aménagement.

Dès leur conception, les aménagements intégreront des dispositifs techniques pour limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau publics; ils feront l'objet d'études spécifiques tenant compte des caractéristiques du sol (perméabilité du sol dans le cas de l'infiltration) et du sous-sol (présence de cavités, de carrières ...).

Document mis en compatibilité

75

Les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de surface de plus de 5 places devront subir un traitement adapté pour réduire sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel. Il en sera de même en ce qui concerne les eaux issues des parkings souterrains ou couverts de plus de 5 places.

Des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires pourront être demandés par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets notamment pour les rejets non domestiques.

Tout raccordement au réseau collectif d'assainissement fait l'objet d'une demande spéciale du constructeur concerné auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement devra être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

#### **ARTICLE UM 5** Superficie minimale des terrains :

néant

# <u>ARTICLE UM 6</u> Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les constructions sont autorisées à l'alignement ou en retrait.

#### ARTICLE UM 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

A moins que le bâtiment à construire ne jouxte la limite parcellaire, la distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite parcellaire, qui en est le plus rapproché, doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Lorsque par son gabarit ou son implantation, un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux prescriptions de l'alinéa ci-dessus, le permis de construire ne peut être accordé que pour des travaux qui ont pour objet d'améliorer la conformité de l'implantation ou du gabarit de cet immeuble avec ces prescriptions, ou pour des travaux qui sont sans effet sur l'implantation ou le gabarit de l'immeuble.

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

# <u>ARTICLE UM 8</u> Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

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

Une distance d'au mois 4 mètres peut être imposée entre deux bâtiments non contigus.

#### ARTICLE UM 9 Emprise au sol des constructions :

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 60%.

Dans tous les cas les constructions existantes dont l'emprise au sol est supérieure aux emprises fixées précédemment pourront faire l'objet de travaux d'aménagement ou d'agrandissement sans augmentation de leur emprise.

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

#### **ARTICLE UM 10** Hauteur maximale des constructions :

La hauteur plafond des constructions ne pourra excéder **18m**, cheminées, locaux techniques exclus. Cette hauteur plafond pourra être portée à 20m pour les constructions disposant d'une toiture d'au moins deux pentes.

Cependant, les constructions existantes dont la hauteur est supérieure à celles fixées par le présent article, pourront faire l'objet de travaux d'amélioration, d'aménagement ou de transformation dans leurs structures et gabarits actuels.

Pour le secteur, dit secteur administratif, défini au plan et situé à l'Est du MIN, sous réserve du respect des autres règles, la hauteur plafond des constructions ne pourra excéder 30 m, cheminées et édicules techniques exclues. Au-delà de 27 mètres de hauteur, un retrait d'au moins 4 mètres s'appliquera par rapport à la façade des niveaux inférieurs.

Pour l'ensemble de la zone UM, y compris le secteur administratif défini ci-dessus, les constructions existantes dont la hauteur est supérieure à celles fixées par le présent article pourront faire l'objet de travaux d'amélioration, d'aménagement ou de transformation dans leurs structures et gabarits actuels.

Pour l'ensemble de la zone, y compris le secteur administratif défini ci-dessus, des exceptions seront faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, châteaux d'eau, relais hertziens, ...).

#### <u>ARTICLE UM 11</u> Aspect extérieur des constructions et aménagement des abords :

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

#### ARTICLE UM 12 Aires de stationnement :

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins doit être assuré à l'intérieur de la zone. Si le respect des autres règles de construction l'exige, les parkings pourront être réalisés en sous-sol.

Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement des véhicules générés par les diverses activités de la zone.

Document mis en compatibilité

77

#### Article UM 13 Espaces libres :

Il n'est pas fixé de règle sauf dans le secteur administratif où :

- La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.
- L'implantation des arbres existants et à planter devra figurer sur le plan masse de la demande de permis de construire et ce dans le cadre de l'aménagement des abords.
- Le permis de construire sera subordonné au maintien ou à la création d'espaces verts correspondant à l'importance de l'immeuble.
- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement plantées.
- La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 30% de la surface du terrain.
- La création ou l'extension d'installations ou bâtiments à caractère industriel ou commercial pourra être subordonnée à des conditions spéciales, notamment à l'aménagement d'écran de verdure ou à l'observation d'une marge de reculement.

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

Dans les espaces répertoriés comme « Espaces Paysagers à Protéger » (EPP) au sens de l'article L.123-1-5,7° du code de l'urbanisme, toute construction ou installation devra sauvegarder, mettre en valeur ou requalifier les espaces protégés.

Toute modification de ces espaces de nature à porter atteinte à leur unité,-leur superficie ou à leurs caractéristiques essentielles, est interdite.

Sur ces espaces, les coupes et abattages sont interdits sauf dans les cas suivants :

- pour assurer la sécurité des biens et des personnes,
- pour éviter les risques sanitaires (allergie par exemple),
- pour garantir la qualité phytosanitaire des arbres,
- pour la réalisation d'un projet d'ensemble reconstituant le site avec qualité.

L'arbre ou les arbres abattus doivent faire l'objet d'un remplacement permettant un effet équivalent (alignement, mail, bosquet, etc.).

Les arbres existants et les plantations nouvelles doivent bénéficier des conditions nécessaires à leur développement normal (choix des essences, distance aux constructions, espacement des sujets entre eux, profondeur et qualité de la terre).

La disparition ou l'altération - accidentelle ou intentionnelle - des arbres situés dans un EPP ne peut en aucun cas déqualifier l'espace et l'exonérer de la prescription qui s'y applique.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EPP n'est admise que si elle maintient ou améliore la qualité de l'espace paysager et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

Le revêtement de surfaces, les éléments minéraux ou à dominante minérale sont admis s'ils sont nécessités par la fonction des espaces concernés ou riverains, s'ils ne portent pas atteinte au développement des arbres existants ou s'ils participent, par leur nature, leur caractère ou leur traitement à l'aménagement paysager de l'espace (allées piétonnières, pistes cyclables, voies d'accès aux services de secours, mobilier urbain, éléments décoratifs, etc.).

#### Section 3 – Possibilités maximales d'occupation du sol

#### ARTICLE UM 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.):

Les possibilités de construction et d'aménagement résulteront de l'application des articles UM 3 à 13 du présent règlement.

#### - TITRE II -

#### CHAPITRE IX

#### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UN

Il s'agit d'une zone destinée à l'implantation d'équipements publics ou aux équipements collectifs d'intérêt général, dont les normes de constructions ne correspondent pas aux règles habituelles des zones urbaines.

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

Document mis en compatibilité

80

#### Section 1 - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

#### ARTICLE UN 1 Occupations et utilisations du sol interdites :

- Toute construction ou installation n'ayant pas de rapport avec un équipement public ou un équipement collectif d'intérêt général.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières.
- Les campings, caravanings, dépôts de caravanes et caravanes isolées constituant un habitat permanent.
- Les entreprises de cassage de voitures, de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.
- Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces verts.
- Les décharges ainsi que les dépôts de toute nature à l'air libre.
- Les différentes natures de constructions incompatibles avec les dispositions des articles L147.1 à L147.6 du Code de l'Urbanisme, et ce pour les terrains concernés par le Plan d'Exposition au Bruit des aéronefs (voir titre IV du présent règlement).

# <u>ARTICLE UN 2</u> Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

- Les surfaces de plancher destinées à l'habitation (logements, hébergement) seront admises à condition qu'elles soient directement liées (gestion, fonctionnement ou exploitation) à l'équipement considéré.
- L'implantation et l'extension des installations classées lorsqu'elles sont nécessaires à l'exploitation et au fonctionnement des équipements publics ou des équipements collectifs d'intérêt général et dans la mesure où, au niveau de leur aspect extérieur et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Les différentes natures de constructions, dans les conditions fixées aux articles L 147.1 à L 147.6 du Code de l'Urbanisme, et ce pour les terrains concernés par le Plan d'Exposition au Bruit des aéronefs (voir titre IV du présent règlement)
- Les ouvrages électriques à haute tension et très haute tension ainsi que les travaux de maintenance ou de modification des ouvrages pour des exigences fonctionnels et/ou techniques.

#### Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

#### ARTICLE UN 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) :

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

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

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée:

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

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

#### ARTICLE UN 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux, eau, assainissement) :

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respectera les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions devront disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'à la limite de propriété, réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Pour limiter l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, il faudra en règle générale que la pollution par temps de pluie soit réduite et traitée en amont, et que soit maîtrisé le débit de rejet des eaux pluviales dans le réseau public ou le milieu naturel. Des prescriptions seront données en ce sens quelle que soit la nature de l'aménagement.

Dès leur conception, les aménagements intégreront des dispositifs techniques pour limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public. Ils feront l'objet d'études spécifiques tenant compte des caractéristiques du sol (perméabilité du sol dans le cas de l'infiltration) et du sous-sol (présence de cavités, de carrières..).

Document mis en compatibilité

22

Les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de surface de plus de 5 places devront subir un traitement adapté pour réduire sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel.

Les eaux issues des parkings souterrains ou couverts de plus de 5 places subiront un traitement de débourbage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires pourront être demandés par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

Tout raccordement au réseau collectif fait l'objet d'une demande spéciale du propriétaire intéressé auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement devra être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

#### **ARTICLE UN 5** Superficie minimale des terrains :

Néant

# <u>ARTICLE UN 6</u> Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les constructions pourront être édifiées en retrait ou à l'alignement (actuel ou futur si le P.L.U. prévoit un élargissement de la voie) et pour les voies privées existantes ouvertes à la circulation générale à la limite tenant lieu d'alignement.

## <u>ARTICLE UN 7</u> Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives:

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

#### I - Règles générales

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

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

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

Les retraits fixés précédemment pourront être réduits et ce, afin de maintenir le retrait existant dans le cas de reprise ou de prolongement de murs, sous réserve que la longueur de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à la longueur existante avant travaux. Dans ces cas, la façade ou le pignon ainsi créé ne pourra excéder une longueur totale de 15 m.

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

Lorsque l'aplomb de balcons ou de terrasses situés à plus de 0,60 m du terrain naturel, se trouve à une distance de moins de 4 m des limites séparatives, ces terrasses ou ces balcons devront disposer d'un dispositif fixe formant écran d'au moins 1,90 m de hauteur (mur ou parois translucide).

Les règles générales pourront être modifiées:

- pour des raisons d'harmonie ou d'architecture,
- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des parcelles ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation est non conforme aux règles générales,
- pour l'implantation d'ouvrages liés aux divers réseaux (eaux, assainissement, électricité, gaz, réseau de transport public du Grand Paris, etc...).

### <u>ARTICLE UN 8</u> Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Les bâtiments situés sur une même propriété pourront être implantés de manière continue ou discontinue.

#### **ARTICLE UN 9** Emprise au sol des constructions :

Pour les équipements d'intérêt général, il n'est pas fixé de cœfficient d'emprise au sol maximum

Pour les autres constructions, le cœfficient d'emprise au sol (annexes comprises) ne pourra excéder 20% de la surface du terrain.

Les constructions existantes dont l'emprise au sol est supérieure aux emprises fixées précédemment pourront faire l'objet de travaux d'aménagement ou d'agrandissement sans augmentation de leur emprise.

#### ARTICLE UN 10 Hauteur maximale des constructions :

La hauteur maximum des constructions est fixée à 12 m. (hauteur plafond)

Cependant les constructions existantes d'une hauteur supérieure à celle fixée ci-dessus pourront faire l'objet de travaux d'amélioration, de rénovation ou de transformation dans leurs structures et gabarits actuels.

Des exceptions seront faites à la règle de hauteur pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, ouvrages liés à la distribution d'énergie, relais hertziens ...)

#### <u>ARTICLE UN 11</u> Aspect extérieur des constructions et aménagement des abords :

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

Document mis en compatibilité

84

- Les différents murs d'un bâtiment, y compris des annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.
- L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts est interdit.
- Les antennes paraboliques devront sauf impératif technique être masquées de la voie publique. Dans tous les cas ce type d'antenne devra s'intégrer aux constructions tant par son aspect que par sa couleur.

#### **ARTICLE UN 12** Aires de stationnement :

Le stationnement des véhicules correspondra aux besoins des constructions et installations et devra être assuré et organisé de manière à ne pas entraver la circulation dans les quartiers avoisinants.

#### **ARTICLE UN 13** Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations :

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage ou l'arrachage d'arbre sans compensation par la replantation d'un arbre à développement équivalent est interdit.

L'implantation des arbres existants et à planter devra figurer sur le plan masse de la demande de permis de construire et ce dans le cadre de l'aménagement des abords.

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires sportives ou de jeux et les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement traitées en espaces verts (pelouses avec arbres). Les aires de stationnement seront également plantées (un arbre de haute tige pour 100 m²).

L'ensemble des règles ci-dessus n'est pas applicable aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

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

Dans les espaces répertoriés comme « Espaces Paysagers à Protéger » (EPP) au sens de l'article L.123-1-5,7°du code de l'urbanisme, toute construction ou installation devra sauvegarder, mettre en valeur ou requalifier les espaces protégés.

Toute modification de ces espaces de nature à porter atteinte à leur unité,-leur superficie ou à leurs caractéristiques essentielles, est interdite.

Sur ces espaces, les coupes et abattages sont interdits sauf dans les cas suivants :

- pour assurer la sécurité des biens et des personnes,
- pour éviter les risques sanitaires (allergie par exemple),
- pour garantir la qualité phytosanitaire des arbres,
- pour la réalisation d'un projet d'ensemble reconstituant le site avec qualité.

L'arbre ou les arbres abattus doivent faire l'objet d'un remplacement permettant un effet équivalent (alignement, mail, bosquet, etc.).

Les arbres existants et les plantations nouvelles doivent bénéficier des conditions nécessaires à leur développement normal (choix des essences, distance aux constructions, espacement des sujets entre eux, profondeur et qualité de la terre).

La disparition ou l'altération - accidentelle ou intentionnelle - des arbres situés dans un EPP ne peut en aucun cas déqualifier l'espace et l'exonérer de la prescription qui s'y applique.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'EPP n'est admise que si elle maintient ou améliore la qualité de l'espace paysager et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées.

Le revêtement de surfaces, les éléments minéraux ou à dominante minérale sont admis s'ils sont nécessités par la fonction des espaces concernés ou riverains, s'ils ne portent pas atteinte au développement des arbres existants ou s'ils participent, par leur nature, leur caractère ou leur traitement à l'aménagement paysager de l'espace (allées piétonnières, pistes cyclables, voies d'accès aux services de secours, mobilier urbain, éléments décoratifs, etc.).

#### Section 3 - Possibilités maximales d'occupation du sol

#### ARTICLE UN 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.):

Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, les possibilités de construction et d'aménagement résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13.

#### - TITRE II -

#### CHAPITRE XII

#### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE N

Il s'agit d'une zone destinée à l'implantation d'espaces verts ou de loisirs, de jardins familiaux ou de grands équipements intercommunaux, à protéger du fait de la qualité du site et du paysage.

Document mis en compatibilité

107

#### Section 1 - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

#### ARTICLE N 1 Occupations et utilisations du sol interdites :

- La construction nouvelle de bâtiments de toute nature, autres que ceux visés à l'article N 2.
- Les lotissements.
- Les entreprises de cassage de voitures de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées. Le commerce de vente de pièces détachées d'occasion sera également interdit. L'ensemble de ces dispositions seront également applicables dans le cadre d'un changement de bail commercial.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières.
- Les terrains de camping ou de caravaning.

# <u>ARTICLE N 2</u> Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

- La transformation, la reconstruction, l'aménagement ou la confortation des constructions existantes en vue de l'amélioration de leur habitabilité.
- l'aménagement d'aires de sport ou détente.
- Les constructions et installations de faible importance nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public.

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

- Les constructions et aménagements légers destinées aux sports, aux loisirs et à la fréquentation du public.
- Les constructions de faible importance et ne dépassant pas 3,00 m de hauteur dans la mesure où elles sont liées à l'exploitation et au fonctionnement des jardins familiaux et qu'elles s'insèrent harmonieusement dans l'environnement et le paysage.
- Les divers ouvrages et installations techniques liés au fonctionnement ou à la maintenance des différents réseaux (eaux, gaz, électricité, câble télévision, etc...).
- La modification du nivellement du sol naturel lorsqu'elle a pour but, l'aspect paysager ou l'aménagement d'aires de sports ou de détente.
- Les ouvrages électriques à haute tension et très haute tension ainsi que les travaux de maintenance ou de modification des ouvrages pour des exigences fonctionnels et/ou techniques.

#### Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

#### ARTICLE N 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) :

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

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

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée:

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

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

#### ARTICLE N 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux, eau, assainissement) :

#### Assainissement:

Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement aux réseaux publics d'assainissement.

L'assainissement respectera les dispositions du Règlement de l'Assainissement Départemental (Délibération du Conseil général n°04-513-11S-20 du 13/12/2004). En particulier, toutes les constructions devront disposer d'un réseau intérieur de type séparatif jusqu'à la limite de propriété réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Pour limiter l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, il faudra faire en sorte que la pollution par temps de pluie soit réduite et traitée en amont, et que soit maîtrisé le débit de rejet des eaux pluviales dans le réseau public ou le milieu naturel. Des prescriptions seront données en ce sens quelle que soit la nature de l'aménagement.

Dès leur conception, les aménagements intégreront des dispositifs techniques pour limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public; ils feront l'objet d'études spécifiques tenant compte des caractéristiques du sol (perméabilité du sol dans le cas de l'infiltration) et du sous-sol (présence de cavités, de carrières...).

Document mis en compatibilité

109

Les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de surface de plus de 5 places devront subir un traitement adapté pour réduire sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel.

Les eaux issues des parkings souterrains ou couverts de plus de 5 places subiront un traitement de débourbage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne d'eaux usées.

Des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires pourront être demandés par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

Tout raccordement au réseau collectif fait l'objet d'une demande spéciale du propriétaire intéressé auprès de la mairie qui la transmet au gestionnaire du réseau concerné. Le raccordement devra être exécuté suivant les prescriptions spécifiques de l'autorisation donnée par le gestionnaire du réseau.

À défaut d'un réseau public d'assainissement, tout constructeur devra assurer par ses propres moyens et à ses frais, l'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées conformément au règlement d'hygiène et sans qu'il en résulte aucune charge pour les services publics. Les eaux usées doivent être dirigées sur des dispositifs de traitement, conformément aux prescriptions de l'arrêté du 3 Mars 1982 modifié les 14 Septembre 1983 et 23 Mars 1987 du Règlement Sanitaire Départemental. Ces installations seront conçues pour être branchées sur le réseau public d'assainissement, lorsqu'il sera mis en place. Les rejets directs des eaux usées en puits absorbants ou puits filtrants sont interdits.

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

#### Eaux:

Toute construction doit soit être branchée à un réseau collectif d'eau potable, soit pouvoir être alimentée en eau potable par des captages, forages ou puits particuliers, selon la réglementation en vigueur sur l'hygiène publique. Tout constructeur devra assurer par ses propres moyens et à ses frais, l'alimentation en eau potable sans qu'il en résulte aucune charge pour les services publics.

#### Électricité - Destruction des ordures ménagères:

L'alimentation en électricité et le cas échéant la destruction des ordures ménagères, conformément aux règles d'hygiène, devront être assurées aux frais du constructeur sans qu'il en résulte aucune charge pour la collectivité.

#### **ARTICLE N 5** Superficie minimale des terrains :

néant

# <u>ARTICLE N 6</u> Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ou privées:

Toute construction devra, être édifiée à au moins 4 m de l'alignement (actuel ou futur si le P.L.U. prévoit un élargissement de la voie) sauf indication contraire portée au plan.

#### ARTICLE N 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

Les constructions devront être éloignées des limites séparatives d'une distance au moins égale à leur hauteur.

## <u>ARTICLE N 8</u> Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

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

- à au moins 8 m si la façade comporte des vues directes.
- à au moins 2.50 m dans le cas contraire.

#### **ARTICLE N 9** Emprise au sol des constructions :

L'emprise au sol des constructions autorisées ne pourra excéder 10% de la surface du terrain.

#### **ARTICLE N 10** Hauteur maximale des constructions :

La hauteur maximum des constructions ne pourra excéder 10 m. (sauf cas visé à l'alinéa 5 de l'article N2)

Des exceptions seront faites à ces règles pour les ouvrages élevés d'intérêt public (châteaux d'eau, relais hertziens, ouvrages liés au transport ou à la distribution d'énergie, etc...) dans ces cas la hauteur devra être étudiée à l'aide de perspectives, points de vue, etc..., afin de vérifier que ces ouvrages s'inscrivent bien dans le site et le paysage.

#### ARTICLE N 11 Aspect extérieur des constructions et aménagement des abords :

- Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature doivent être aménagés et entretenus de façon à ne pas porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ni à l'harmonie des paysages ou de l'architecture locale ou de la zone ou du secteur.
- Les différents murs d'un bâtiment, y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur. Ils devront présenter un aspect convenable et donner des garanties de bonne conservation.
- L'emploi, sans enduit, des matériaux destinés à être recouverts tels que carreaux de plâtre, agglomérés divers, etc..., est interdit.
- Les couvertures apparentes, en papier goudronné, bardeaux bitumineux, bacs aciers, tôles ondulées et produits similaires, sont interdites.
- Les clôtures bordant les voies, ne pourront comporter de parties pleines sur plus de 0,90 m de hauteur piliers exclus.

Elles ne pourront dépasser une hauteur de 2,00 mètres.

Les clôtures en panneaux ou plaques de ciment sont interdites.

Document mis en compatibilité

111

#### ARTICLE N 12 Aires de stationnement :

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

#### ARTICLE N 13 Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations :

Les espaces verts seront traités en harmonie avec le secteur situé à proximité ou avec les constructions avoisinantes.

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

#### Section 3 - Possibilités maximales d'occupation du sol

#### ARTICLE N 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.):

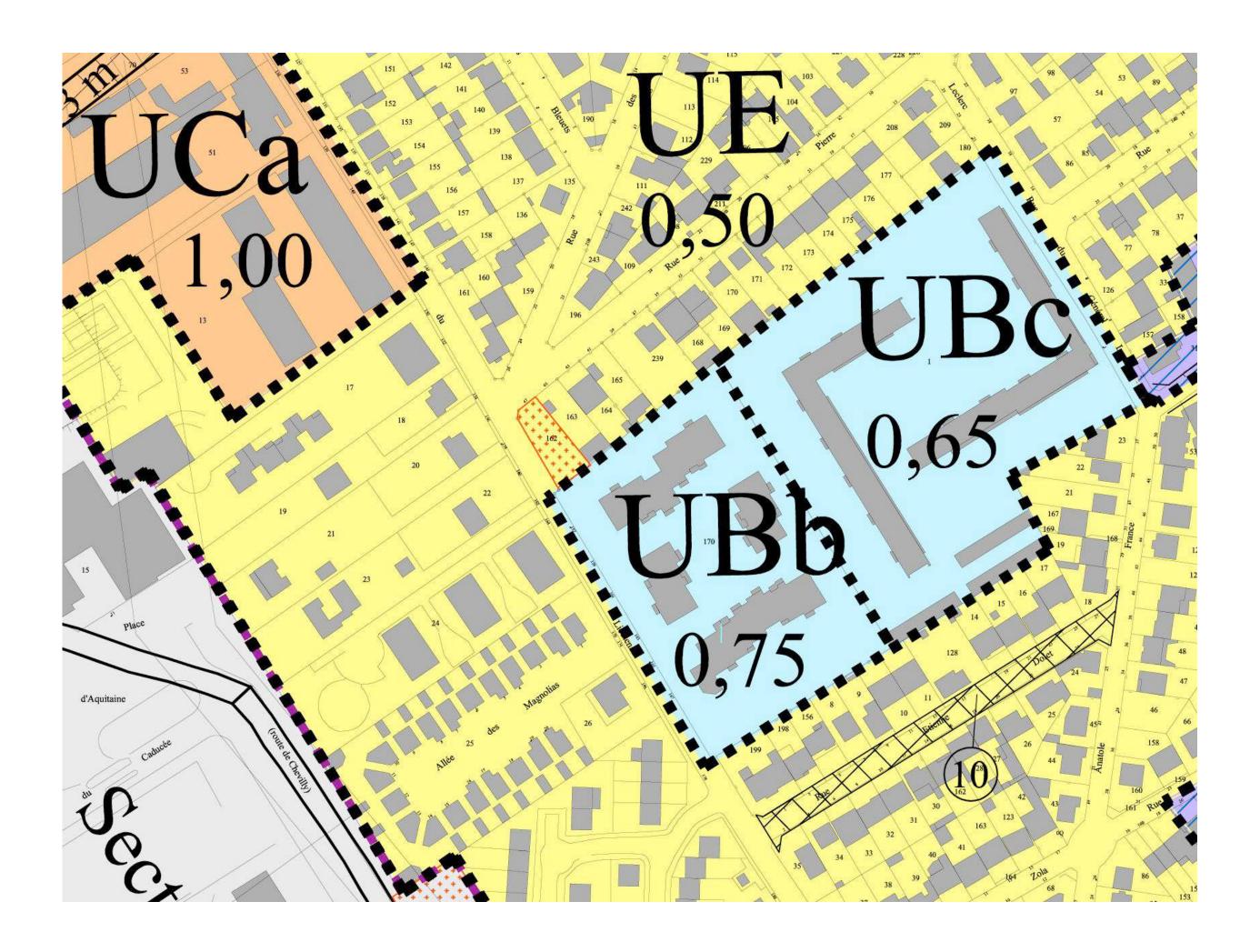
Sous réserve des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, les possibilités maximales de construction résulteront des règles de construction définies aux articles 3 à 13 de la présente zone N.

C1. Zonage et réservations Document en vigueur

### **Extrait**

### Plan Local d'Urbanisme de la ville de Chevilly-Larue

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 mars 2012 Document mis en compatibilité suite à la DUP du 26 mars 2013 (Projet de ZAC « Triangle des Meuniers »)



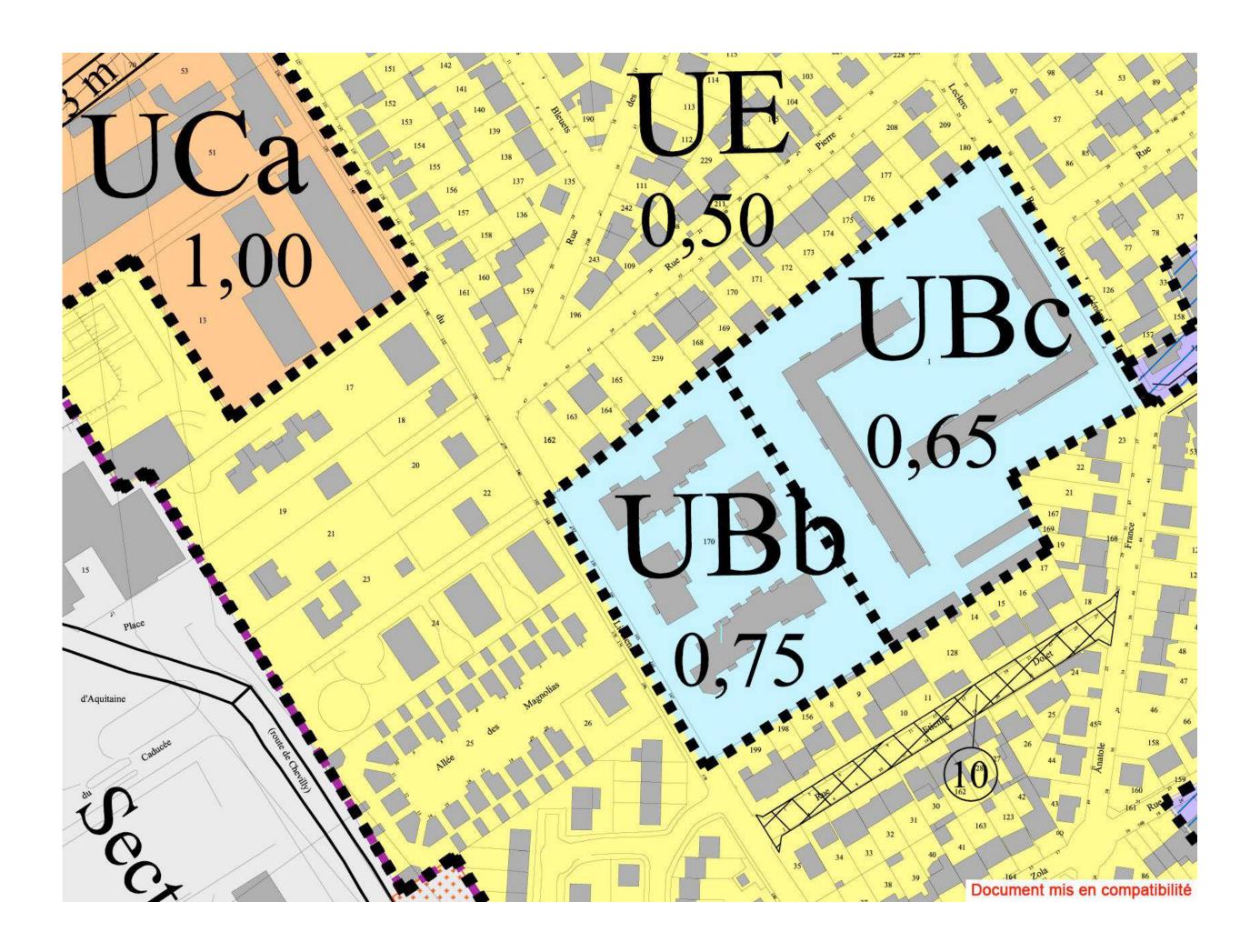
C2. Zonage et réservations

Document mis en compatibilité

### **Extrait**

### Plan Local d'Urbanisme de la ville de Chevilly-Larue

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 mars 2012 Document mis en compatibilité suite à la DUP du 26 mars 2013 (Projet de ZAC « Triangle des Meuniers »)





### Société du Grand Paris

Immeuble « Le Cézanne » 30, avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr