

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

LIGNE 14 SUD

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

PIÈCE
1.1.2

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Kremlin-Bicêtre

Sommaire

1	Préambule	5		
2	Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme	9		
2.1	La mise en compatibilité	11		
2.1.1	Définition	11		
2.1.2	Champ d'application	11		
2.1.3	Objet	11		
2.2	Le déroulement de la procédure	11		
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12		
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	12		
2.4.1	Article L. 123-14	12		
2.4.2	Article L. 123-14-2	12		
2.4.3	Article R. 123-23-1	13		
2.4.4	Autres dispositions	13		
2.5	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité	13		
3	Présentation générale du projet et de son contexte	15		
3.1	Le contexte administratif du projet	17		
3.1.1	Généralités	17		
3.1.2	Etat des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département du Val-de-Marne (94)	17		
3.2	Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique	17		
3.2.1	Le programme d'ensemble	17		
3.2.2	Le projet : liaison en métro automatique entre « Olympiades » et « Aéroport d'Orly »	19		
3.2.3	Présentation technique du projet	20		
3.2.4	Présentation du projet sur la ville de Kremlin-Bicêtre	21		
4	Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune	23		
4.1	Les documents supra-communaux	25		
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	25		
4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	25		
4.2	Le PLU en vigueur	25		
4.2.1	Le plan de zonage : les zones traversées	25		
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	27		
4.2.3	Les contraintes réglementaires	27		
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	27		
4.2.5	Les Orientations Particulières d'Aménagement	27		
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	28		
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité	28		
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	28		
4.3.3	Evolutions du règlement induites par le projet	28		
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	33		
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur			
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité			
B1.	Extrait du règlement en vigueur			
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité			

1 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de KREMLIN-BICÊTRE, 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^{er} octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune de KREMLIN-BICÊTRE 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 KREMLIN-BICÊTRE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 20 octobre 2005.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 29 mars 2012.

Ainsi, le document d'urbanisme de KREMLIN-BICÊTRE 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.

Nota : Une modification est en cours d'élaboration. Ce dossier devrait être approuvé fin 2014.

La ville de KREMLIN-BICÊTRE 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'Ile-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 textes¹, 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 KREMLIN-BICÊTRE. **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.

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

- 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 KREMLIN-BICÊTRE. 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 KREMLIN-BICÊTRE 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 KREMLIN-BICÊTRE.

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 KREMLIN-BICÊTRE 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.

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.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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.

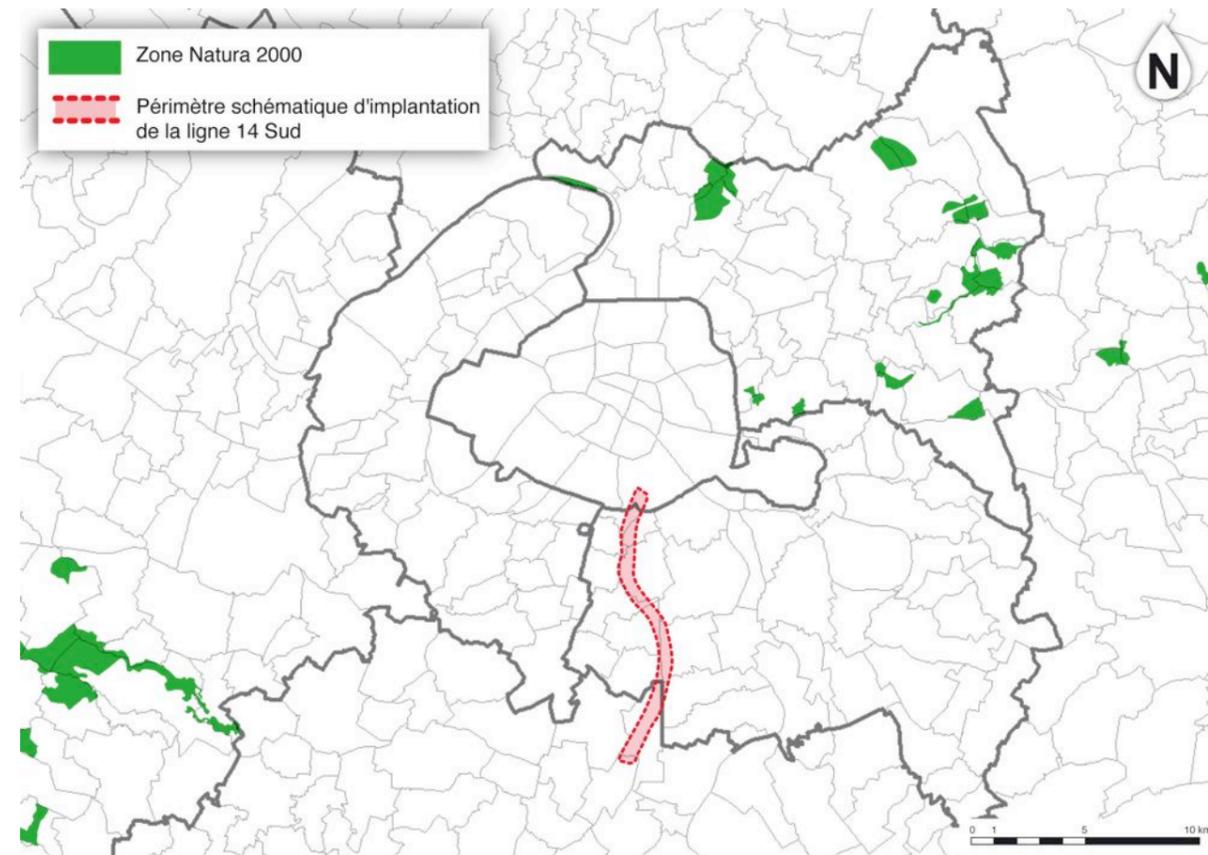
La commune de KREMLIN-BICÊTRE ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

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.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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 KREMLIN-BICÊTRE 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 KREMLIN-BICÊTRE 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 KREMLIN-BICÊTRE 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

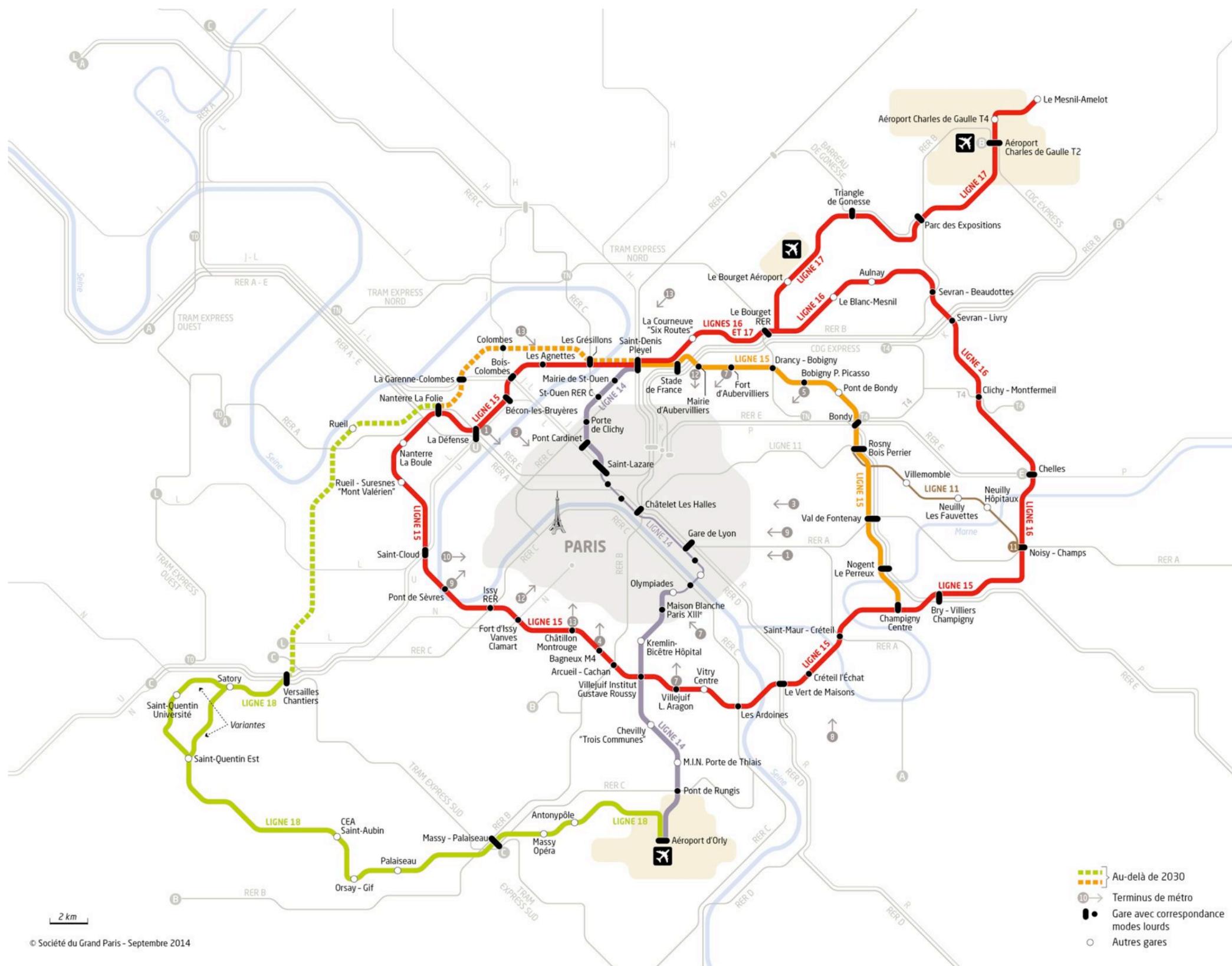
3.2.1 Le programme d'ensemble

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 :

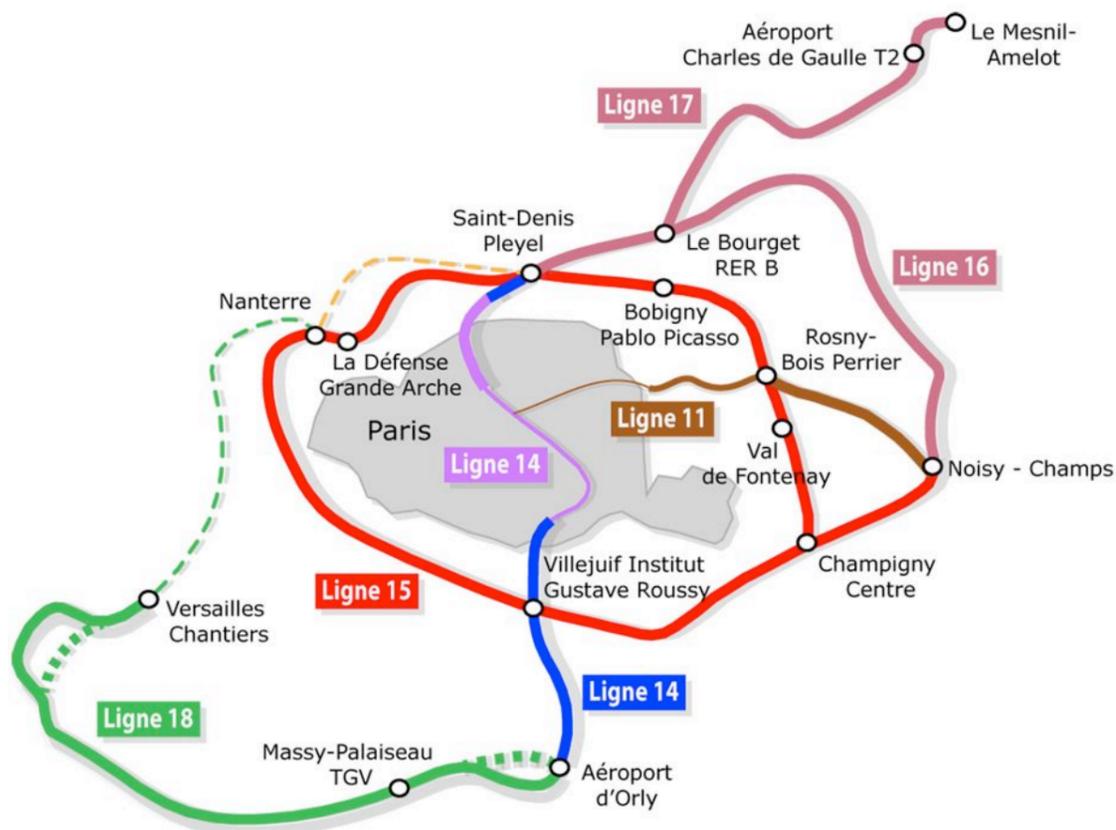
- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération 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 réglementaires 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'épuisement¹ devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m², sans élévation par rapport au niveau du sol.

Les postes de redressement² 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 m² 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.

¹ 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.

² 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.

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 Kremlin-Bicêtre

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire Ouest de KREMLIN-BICÊTRE du Nord au Sud, sur une longueur de l'ordre de 1,7 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris débute au Nord de la commune au niveau du Boulevard périphérique constituant la limite avec Paris. Elle traverse le quartier de la Mairie puis l'Ouest du site hospitalier de Bicêtre. L'infrastructure de transport en tunnel continue sous les quartiers Glacis puis Martinets avant de poursuivre son tracé sur la commune d'Arcueil.
- La gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital » complétée par ses emprises en souterrain située au Sud-Ouest du CHU de Bicêtre. Elle assurera la desserte directe du centre hospitalier et permettra notamment un lien direct avec l'Institut Gustave Roussy de Villejuif. Elle desservira aussi les habitants de la ville voisine de Gentilly.

L'implantation de deux ouvrages techniques annexes : le premier au Nord-Ouest de la commune au niveau de la place des Combattants, le second situé dans le quartier les Martinets au croisement des rues du Professeur Bergonié et Marcel Sembat.

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 KREMLIN-BICÊTRE 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 KREMLIN-BICÊTRE sur une longueur totale d'environ **1,7 km**.

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

- D'une part, par une section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris.
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital » complétée par ses emprises souterraines.
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé traverse quatre zones urbaines distinctes du PLU de la ville de KREMLIN-BICÊTRE.

4.2.1.1 Les secteurs UAa, UAb et UAb1 de la zone UA

Cette première zone urbaine est concernée à plusieurs titres par le projet :

- Par la section courante de l'infrastructure en souterrain à deux reprises :
 - La première section traverse l'ensemble du quartier de la Mairie, entre le Boulevard périphérique et la rue de la Convention, en secteurs contigus UAa, UAb et UAb1.
 - La seconde section est localisée au Nord-Ouest du quartier des Glacis
- Par une partie de l'emprise souterraine de la gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital », à la pointe Nord du quartier des Glacis.
- Enfin, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe sur l'espace public au niveau de la place des Combattants.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UA est une « **zone dense présentant une mixité d'immeubles d'habitation et d'activités économiques dont les constructions sont en grande majorité édifiées en ordre continu** ».

Le plan de zonage identifie trois secteurs :

- « - UAa : zone de centre-ville traditionnel
- UAb : zone d'habitat collectif mixte continu
- UAb1 : zone de maisons de ville et petits collectifs »

4.2.1.2 Le secteur UBa de la zone UB

Le secteur UBa, à cheval sur les quartiers des Glacis et des Martinets, au Sud-Ouest de la commune, est concerné à double titre par le projet :

- Par la section courante de l'infrastructure en souterrain entre la rue John F. Kennedy et la rue du Professeur Bergonié.
- Et par l'implantation d'un ouvrage technique annexe à l'intersection des rues du Professeur Bergonié et Marcel Sembat.

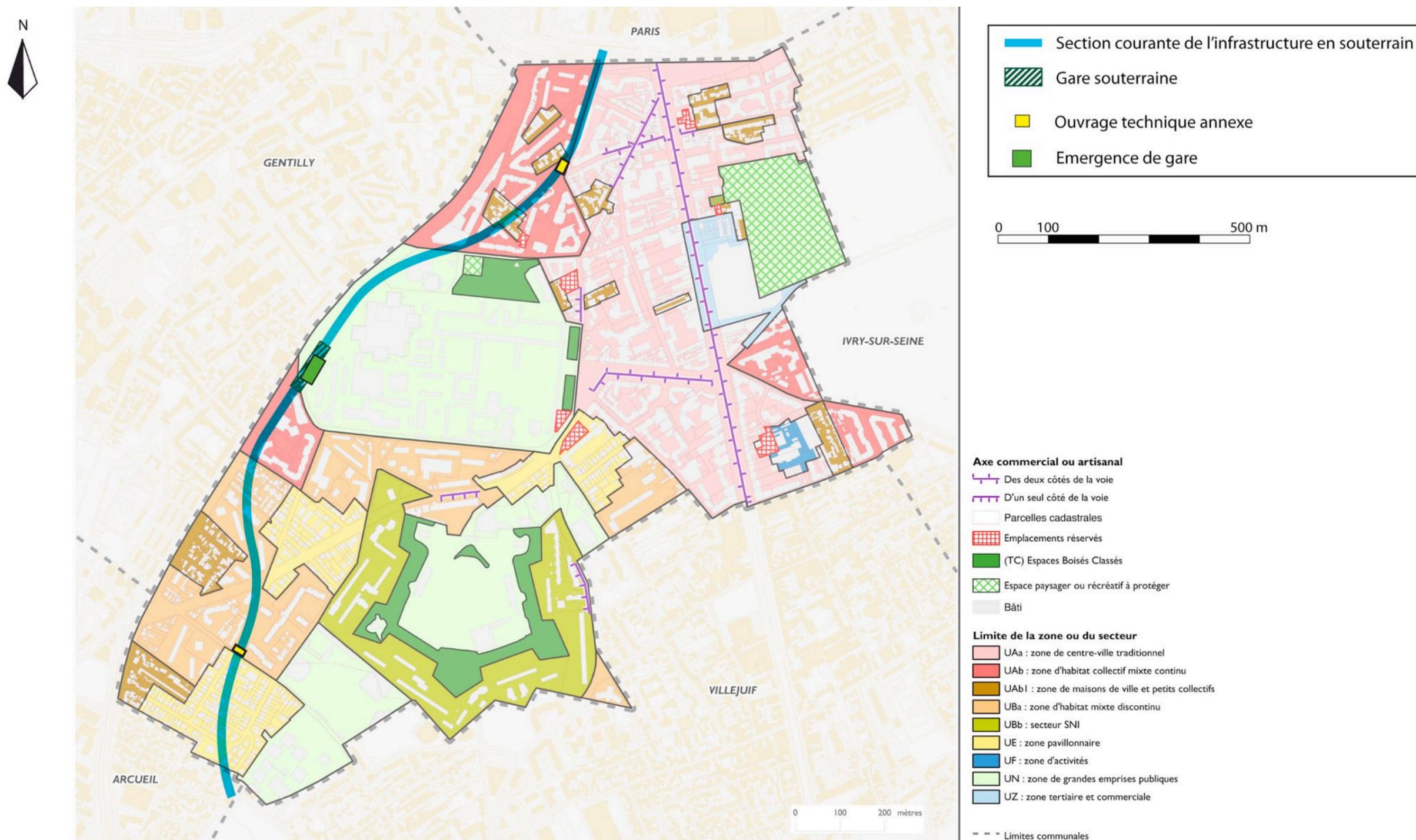
Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « **zone d'habitation sous la forme d'immeubles collectifs, peuvent y être autorisés les commerces et les activités dans la mesure où ils sont compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement** ».

4.2.1.3 La zone UE

La zone UE est concernée par le tracé en souterrain dans le quartier des Martinets, entre la rue du Professeur Bergonié et la limite communale d'Arcueil.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UE est une « **zone à dominante d'habitat de type pavillonnaire, y sont admis les équipements publics, et sous certaines conditions les petites activités y sont tolérées** ».

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE KREMLIN-BICÊTRE
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.

4.2.1.4 La zone UN

La zone UN traversée par le projet correspond au site hospitalier de Bicêtre, accueillant le CHU ainsi que des bâtiments de la Faculté de médecine de l'Université Paris XI. Elle est concernée par le projet à plusieurs titres :

- D'une part par la section courante de l'infrastructure en souterrain qui traverse la partie Ouest du site.
- D'autre part par l'implantation de la gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital » et de son emprise souterraine au Sud-Ouest du CHU.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'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** ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé, ni Espace Boisé Classé.

Notons que la gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital » et la section du tracé en souterrain se situent dans le **Périmètre de Protection modifié autour d'un monument historique** : l'Hospice de Bicêtre. Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet pas en cause cet élément et les dispositions que ce dernier impose seront respectées.

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 de monuments modifié (Hospice de Bicêtre).
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques :
 - Zone de protection : Fort du Kremlin, Villejuif ANFR et Paris Montsouris.
 - Zone de garde radioélectrique (Fort du Kremlin).
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles, des centres d'émission et de réception :
 - Secteur de dégagement : Fort du Kremlin Bicêtre – Fort du Mont Valérien.
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des liaisons hertziennes :
 - Liaison hertzienne : Buttes-Chaumont – Boissy-sous-Saint-Yon.
 - Zone spéciale de dégagement.

- Servitudes aéronautiques de dégagement : Aéroport du Bourget.

Aucune de ces servitudes n'impose de contraintes au niveau du sous-sol.

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

Les éléments constitutifs 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 du 31 décembre 1992. Seule l'émergence gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital » est concernée par ces mesures. Sont ainsi répertoriées l'A 6b et la RD 54 pour lesquelles la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est respectivement de 300 m et 30 m.

Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions induites par ces contraintes 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 générale n°3 du PADD « Améliorer les circulations et la qualité des déplacements et des espaces publics » prend en compte implicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris sans toutefois le mentionner.

Ainsi le chapitre « **3.2 Améliorer les déplacements locaux dans la ville et avec les communes voisines** » propose notamment de « *favoriser, plus généralement, les modes de déplacements doux et l'utilisation des transports en commun* ». Pour y répondre, le texte indique plus loin une série d'actions parmi lesquelles on retiendra :

- « • *en créant des moyens de transports locaux adaptés aux besoins des populations les moins mobiles,*
- *en créant des moyens de transport visant à désenclaver les quartiers les moins bien desservis, »*

De plus, le chapitre « **3.5 Encourager les modes « doux » de déplacements (piétons, vélos, transports en commun, etc.)** » réaffirme la volonté de la ville de développer les transports en commun. Le texte précise : « *la Ville du Kremlin-Bicêtre souhaite poursuivre son développement en réduisant la place de la voiture individuelle au profit des circulations douces (marche, vélo) et des transports en commun* ».

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de KREMLIN-BICÊTRE qui 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

Le PLU de la ville de KREMLIN-BICÊTRE comporte une seule orientation d'aménagement qui ne concerne pas les secteurs traversés par le projet.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document.

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 KREMLIN-BICÊTRE 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 le projet dans toutes ses composantes.**

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 KREMLIN-BICÊTRE propose quant à lui une définition des CINASPIC suffisamment large et prend en compte certains aspects du projet tels que « *les bâtiments ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains* » 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.

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 du chapitre « *B.4 – L'évolution du zonage et des principales règles par rapport aux zonages et règles actuelles* » :

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 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'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Compte tenu des caractéristiques propres du projet 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, l'émergence de la gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital » et 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 ».
 - L'article 9 « Emprise au sol ».
 - L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
 - L'article 12 « Stationnement ».
 - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».

4.3.3.1 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 de « Kremlin-Bicêtre Hôpital » et uniquement soumises à déclaration).

4.3.3.2 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'acquiescer 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.

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

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.

4.3.3.3 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.
- **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).

² 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.

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	
<p>Une définition figure dans le règlement dans le « TITRE 1 DISPOSITIONS GENERALES ET DEFINITIONS »</p> <p>« <i>Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) :</i></p> <p><i>Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :</i></p> <p>(...)</p> <p><i>- les bâtiments ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains ; »</i></p> <p>La définition des équipements d'infrastructure présente une liste non exhaustive d'ouvrages ou de services publics, tels que les réseaux dans laquelle le projet peut naturellement s'inclure. La notion de réseaux est, en effet, assez large pour y inclure les réseaux de transports publics. Cette définition n'a donc pas besoin d'être complétée.</p>	/
Zone UA, secteurs UAa, UAb, UAb1	
<p>Les articles UA 1, 2, 6, 7, 9, 10, 12 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
Zone UB, secteur UBa	
<p>Les articles UB 1, 2, 6, 7, 9 et 10 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article UB 12 indique notamment :</p> <p>« <u>Commerces et artisanat jusqu'à 1000 m² de S.H.O.N et CINASPIC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • pour une S.H.O.N. inférieure à 250 m² par unité commerciale ou artisanale : aucune place, • pour une extension inférieure à 250 m² de la S.H.O.N. existante : aucune place, • pour une S.H.O.N. comprise entre 250 et 1 000 m² : 1 place par 250 m² de S.H.O.N. et 1 emplacement réservé aux livraisons. » <p>Ces dispositions 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.) qui n'induisent en eux-mêmes aucun besoin de stationnement. Il convient donc de les exempter de normes de stationnement automobile au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>Un 4^{ème} alinéa est rajouté au paragraphe « Commerces et artisanat jusqu'à 1000 m² de S.H.O.N et CINASPIC » :</p> <p>« <u>- constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins.</u> »</p>
<p>L'article UB 13 indique notamment :</p> <p>« <i>La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage d'arbre sans compensation est interdit. Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement et de desserte seront obligatoirement plantées. Il sera exigé au minimum un arbre pour 200 m² de surface de terrain (...).</i> »</p> <p>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.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UB 13 est la suivante :</p> <p>« <u>Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UE	
Les articles UE 1 et 2 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
Zone UN	
Les articles UN 1, 2, 6, 10 et 12 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
<p>L'article UN 7 indique uniquement :</p> <p>« <i>En cas de retrait sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal à au moins 8,00 m si la façade comporte des vues directes, à au moins 3,00 m dans le cas contraire.</i> »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UN 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 le projet d'émergence gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital ». Il convient donc de les adapter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UN 7 est la suivante :</p> <p>« <u><i>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.</i></u> »</p>
<p>L'article UN 9 indique uniquement :</p> <p>« <i>L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 60 % de la surface du terrain, ne sera pas prise en compte dans ce pourcentage l'emprise nécessaire à la couverture modulable d'aires de sport (tennis par exemple) et aux ouvrages techniques spécifiques (bassins réservoirs ou châteaux d'eau).</i> »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les emprises de la future gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital » et 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.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UN 9 est la suivante :</p> <p>« <u><i>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%.</i></u> »</p>
<p>L'article UN 13 indique notamment :</p> <p>« <i>La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage des plantations d'arbres sans compensation est interdit. Il sera exigé au minimum un arbre par 200 m² de surface du terrain. Cependant, le coefficient d'espace vert n'est pas applicable aux équipements scolaires ou sportifs requérant des aires récréatives extérieures.</i></p> <p><i>Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement traitées en espaces verts. La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 20% de la surface du terrain et sera conservée en pleine terre.</i> »</p> <p>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 de l'émergence gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital » ou des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UN 13 est la suivante :</p> <p>« <u><i>L'ensemble des règles du présent article n'est pas applicable aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i></u> »</p>

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 Kremlin-Bicêtre

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 20 octobre 2005
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 29 mars 2012*

- restructurer l'espace public et le stationnement, en améliorant le réseau viaire, de façon à répondre à la fois aux besoins économiques de la ville, et à la demande de circulations douces et non bruyantes des habitants,
- pourvoir à la création d'un équipement de petite enfance, nécessaire en raison de l'arrivée de jeunes ménages dans ce quartier neuf construit il y a moins de 30 ans.

Le schéma d'organisation spatiale du secteur Walesa, correspondant à la zone UF du PLU, prévoit donc :

- des emprises constructibles à usage d'activités économiques correspondant aux emprises actuelles,
- un espace public garant d'une bonne juxtaposition entre les activités économiques futures, les immeubles d'habitation actuels, et la présence à venir d'une crèche,
- un emplacement pour la future crèche (inscrit par ailleurs dans le règlement et le plan de zonage du PLU, en Emplacement Réservé sur un terrain d'une superficie de 1780 m² pour la réalisation d'un équipement de petite enfance) éloigné des activités économiques, et située dans un environnement agréable, sécurisé et bien desservi.

En outre, les orientations d'aménagement jointes au dossier de PLU comprendront les périmètres des ZAC encore actives (ZAC «Lacroix-Gambetta», et ZAC «Salengro Modifiée», et de la ZAC récente «Avenue de Fontainebleau» approuvée le 25 octobre 2001 et dont le programme des équipements publics a été approuvé le 21 octobre 2003.

Quant à la ZAC «Gabriel Péri» mentionnée également en tant que telle dans les orientations d'aménagement, et ce uniquement pour des questions purement formelles, le conseil municipal se réunira avant que le PLU ne soit opposable aux tiers pour déclarer sa suppression, puisque son aménagement est achevé depuis de nombreuses années.

B.4 – L'évolution du zonage et des principales règles par rapport aux zonages et règles actuelles

L'évolution du zonage depuis le POS approuvé en 1985 et modifié en 1992, est marquée par l'évolution démographique et économique de la ville, et par les grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Elle se caractérise par une simplification. L'urbanisation future de la ville s'apprécie à présent par son découpage en deux grandes zones principales d'habitat collectifs, que sont UA et UB, correspondant pour l'une à la partie Est de la ville, et pour l'autre à la partie Ouest de la ville. Les périmètres de ZAC ont disparu et ont été intégrés aux zones du PLU.

Le zonage répond aux objectifs du PLU :

- en matière économique, avec la création de 2 zones à vocation d'activité, la zone UZ et la zone UF,
- en matière d'habitat et de cadre de vie, par la création d'un secteur de maisons de ville, UAb1,
- en matière d'équipements publics, par la création d'un zonage propre aux emprises publiques (hôpital, fort, les grandes emprises d'équipements sportifs et scolaires, et le cimetière).

Les règles d'occupation du sol ont été modifiées pour :

- pourvoir à la diversité des fonctions urbaines sur tout le territoire, toutes les zones pouvant accueillir des activités économiques dans une plus ou moins grande mesure en fonction de leur vocation, et à la préservation des espaces verts par la création « d'espaces paysagers ou récréatifs à protéger » mieux adaptés que les « Espaces Boisés Classés » à leur fonction.

C'est ainsi que le PLU présente la suppression du classement en E.B.C, de la partie non plantée et non pentue du bastion n° 4 du fort pour répondre aux besoins de la population en matière d'équipement public.

- veiller au maintien de la mixité sociale dans la partie Nord de la ville (zone UA) menacée par la pression immobilière,
- rendre tous les terrains existants constructibles, dans le but de conforter toutes les formes d'habitat présentes sur la commune et ainsi, offrir un large éventail de logements à la population au cours de son parcours résidentiel, et éviter la dégradation du bâti et la déstructuration de la trame urbaine,
- adapter, telle qu'en UE, la règle d'emprise au sol en fonction de la taille du terrain pour ne pas empêcher la constructibilité sur les terrains de petites tailles, et au contraire limiter l'impact du bâti sur les terrains de grandes tailles,
- fixer des règles de hauteur qui garantissent la qualité du paysage (baisser la hauteur dans les quartiers denses de UB composées de résidences sociales au bâti élevé, et dans les zones en devenir cernées d'immeubles hauts, permettre le comblement des dents creuses, tel qu'en UA,...),
- fixer des règles qui garantissent une qualité architecturale, en empêchant par exemple l'implantation d'antennes paraboliques sur la façade des immeubles,
- fixer des règles de stationnement en fonction du P.D.U. d'I.F et du Plan Local de Déplacement de la CAVB,
- fixer des règles d'espaces verts qui garantissent leur maintien,
- supprimer la règle de C.O.S. en la remplaçant par des règles de gabarit garantant d'une préservation de la forme urbaine actuelle.

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Kremlin-Bicêtre

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 20 octobre 2005
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 29 mars 2012*

- restructurer l'espace public et le stationnement, en améliorant le réseau viaire, de façon à répondre à la fois aux besoins économiques de la ville, et à la demande de circulations douces et non bruyantes des habitants,
- pourvoir à la création d'un équipement de petite enfance, nécessaire en raison de l'arrivée de jeunes ménages dans ce quartier neuf construit il y a moins de 30 ans.

Le schéma d'organisation spatiale du secteur Walesa, correspondant à la zone UF du PLU, prévoit donc :

- des emprises constructibles à usage d'activités économiques correspondant aux emprises actuelles,
- un espace public garant d'une bonne juxtaposition entre les activités économiques futures, les immeubles d'habitation actuels, et la présence à venir d'une crèche,
- un emplacement pour la future crèche (inscrit par ailleurs dans le règlement et le plan de zonage du PLU, en Emplacement Réservé sur un terrain d'une superficie de 1780 m² pour la réalisation d'un équipement de petite enfance) éloigné des activités économiques, et située dans un environnement agréable, sécurisé et bien desservi.

En outre, les orientations d'aménagement jointes au dossier de PLU comprendront les périmètres des ZAC encore actives (ZAC « Lacroix-Gambetta », et ZAC « Salengro Modifiée », et de la ZAC récente « Avenue de Fontainebleau » approuvée le 25 octobre 2001 et dont le programme des équipements publics a été approuvé le 21 octobre 2003.

Quant à la ZAC « Gabriel Péri » mentionnée également en tant que telle dans les orientations d'aménagement, et ce uniquement pour des questions purement formelles, le conseil municipal se réunira avant que le PLU ne soit opposable aux tiers pour déclarer sa suppression, puisque son aménagement est achevé depuis de nombreuses années.

B.4 – L'évolution du zonage et des principales règles par rapport aux zonages et règles Actuelles

L'évolution du zonage depuis le POS approuvé en 1985 et modifié en 1992, est marquée par l'évolution démographique et économique de la ville, et par les grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Elle se caractérise par une simplification. L'urbanisation future de la ville s'apprécie à présent par son découpage en deux grandes zones principales d'habitat collectifs, que sont UA et UB, correspondant pour l'une à la partie Est de la ville, et pour l'autre à la partie Ouest de la ville. Les périmètres de ZAC ont disparu et ont été intégrés aux zones du PLU.

Le zonage répond aux objectifs du PLU :

- en matière économique, avec la création de 2 zones à vocation d'activité, la zone UZ et la zone UF,
- en matière d'habitat et de cadre de vie, par la création d'un secteur de maisons de ville, UAb1,
- en matière d'équipements publics, par la création d'un zonage propre aux emprises publiques (hôpital, fort, les grandes emprises d'équipements sportifs et scolaires, et le cimetière).

Les règles d'occupation du sol ont été modifiées pour :

- pourvoir à la diversité des fonctions urbaines sur tout le territoire, toutes les zones pouvant accueillir des activités économiques dans une plus ou moins grande mesure en fonction de leur vocation, et à la préservation des espaces verts par la création « d'espaces paysagers ou récréatifs à protéger » mieux adaptés que les « Espaces Boisés Classés » à leur fonction.

C'est ainsi que le PLU présente la suppression du classement en E.B.C, de la partie non plantée et non pentue du bastion n° 4 du fort pour répondre aux besoins de la population en matière d'équipement public.

- veiller au maintien de la mixité sociale dans la partie Nord de la ville (zone UA) menacée par la pression immobilière,
- rendre tous les terrains existants constructibles, dans le but de conforter toutes les formes d'habitat présentes sur la commune et ainsi, offrir un large éventail de logements à la population au cours de son parcours résidentiel, et éviter la dégradation du bâti et la déstructuration de la trame urbaine,
- adapter, telle qu'en UE, la règle d'emprise au sol en fonction de la taille du terrain pour ne pas empêcher la constructibilité sur les terrains de petites tailles, et au contraire limiter l'impact du bâti sur les terrains de grandes tailles,
- fixer des règles de hauteur qui garantissent la qualité du paysage (baisser la hauteur dans les quartiers denses de UB composées de résidences sociales au bâti élevé, et dans les zones en devenir cernées d'immeubles hauts, permettre le comblement des dents creuses, tel qu'en UA,...),
- fixer des règles qui garantissent une qualité architecturale, en empêchant par exemple l'implantation d'antennes paraboliques sur la façade des immeubles,
- fixer des règles de stationnement en fonction du P.D.U. d'IF et du Plan Local de Déplacement de la CAVB,
- fixer des règles d'espaces verts qui garantissent leur maintien,
- supprimer la règle de C.O.S. en la remplaçant par des règles de gabarit garantant d'une préservation de la forme urbaine actuelle.

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 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'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface ;

B1.

Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Kremlin-Bicêtre

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 20 octobre 2005
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 29 mars 2012

TITRE II

CHAPITRE II

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UB

Il s'agit d'une zone d'habitation sous la forme d'immeubles collectifs peuvent y être autorisés les commerces et les activités dans la mesure où ils sont compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement

NOTA : Certains termes ou expressions utilisés dans les divers articles du présent chapitre sont explicités pour leur application par une définition figurant au TITRE I du présent règlement (article 5 des dispositions générales).

Section 1 - Nature de l'occupation et de l'utilisation du solArticle UB 1 Occupations et utilisations du sol interdites :

- Exception faite pour les accès, dessertes, stationnement des vélos et poussettes, et circulations intérieures des bâtiments, ainsi que pour les équipements publics dans leur ensemble, toute occupation ou utilisation du sol des rez-de-chaussée des constructions à un autre usage que le commerce ou l'artisanat. Cette disposition est applicable sur une profondeur de 20 m. à compter de l'alignement des voies ou sections des voies indiquées sur le plan de zonage comme "axe commercial ou artisanal".
- L'implantation et l'extension des installations classées autres que celles visées à l'art. UB 2.
- Les constructions destinées à une activité économique (activité artisanale, petite industrie, commerces, etc.) ne répondant pas aux conditions fixées à l'article UB 2.
- 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.
- 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 décharges ainsi que les dépôts 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 libres.

Article UB 2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières:

- Sur les voies ou sections de voie indiquées sur le plan de zonage comme "axe commercial ou artisanal", le rez-de-chaussée des constructions destinées au commerce ou à l'artisanat devra être constitué par une vitrine commerciale.
- Les constructions destinées à une activité économique (activité artisanale, petite industrie, commerces, etc.) dans la mesure où, elles sont jugées compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement.
- L'implantation et l'extension des installations classées nécessaires à l'exploitation et au fonctionnement des équipements publics ou des équipements et installations d'intérêt général.
- L'implantation et l'extension des installations classées directement liées à des commerces de détail et de proximité, ou liées à l'exercice d'une activité artisanale, dans la mesure où au niveau de leur aspect et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- L'aménagement des installations ou constructions existantes interdites à l'article UB 1 à condition qu'il n'aggrave pas les nuisances.

Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

Article UB 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) : voir les dispositions générales.

Article UB 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux eaux assainissement) : voir les dispositions générales.

Article UB 5 Superficie minimale des terrains : voir les dispositions générales.

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

La façade sur rue des constructions pourra être implantée à l'alignement (actuel ou futur si le PLU prévoit un élargissement de la voie) ou en retrait. Il en sera de même par rapport à la limite tenant lieu d'alignement pour les voies privées existantes ouvertes à la circulation publique

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

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

I - Règles générales

1) Les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait.
Cependant les constructions devront être implantées en retrait par rapport aux limites séparatives lorsque ces dernières correspondent à la limite avec une zone UA ou UE du PLU.

2) La longueur de chacun des pignons ou façade des constructions ou partie de construction de plus de 3,50 m. de hauteur, implantés en limite séparative, ne pourra excéder 15 mètres.

3) En cas de retrait celui-ci devra être égal :
- sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune" à au moins 8 m si la façade comporte des vues directes,
- à au moins 3 m, dans le cas contraire.

Dans tous les cas le retrait ne pourra être inférieur à 3,00 m.

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

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

Lorsque l'aplomb, de balcons ou de terrasses situées 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

L'ensemble des règles générales pourra être modifié :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes ou projetées sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des terrains, de la topographie ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation ne respecte pas les règles générales,
- pour les services publics ou d'intérêt collectif. Elles pourront être implantées en limite séparative ou en retrait indépendamment de la limite fixée au point I – Règles générales. Une grande attention sera portée à l'intégration par rapport au bâti voisin.

Article UB 8 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 existantes ou à construire soit égale à :

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

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

Article UB 9 Emprise au sol des constructions :

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ne pourra excéder suivant les autres secteurs :

- Secteur UB a 40%
- Secteur UB b 20%

Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, il n'est pas fixé de coefficient d'emprise au sol.

Article UB 10 Hauteur maximale des constructions :

La hauteur plafond pour les constructions nouvelles est fixée à :

- Secteur UB a 12 m.
- Secteur UB b 21 m.

Les constructions existantes dont les hauteurs sont supérieures à celles fixées par le présent article pourront faire l'objet de travaux d'aménagement ou de transformation dans leurs structures et gabarits actuels, sera également autorisée dans la limite des hauteurs existantes l'adjonction d'éléments liés à l'hygiène ou l'accès (sanitaires, salles de bains, escaliers ou ascenseurs).

Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

Article UB 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, de la zone ou du secteur.

Matériaux :

- Les différents murs d'un bâtiment, y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique doivent présenter un aspect fini et convenable. Le recours à des matériaux et des mises en œuvre innovantes en matière d'aspect et de technique de construction liés par exemple aux constructions contemporaines, au choix d'une démarche relevant de la Haute Qualité Environnementale ou à l'utilisation d'énergies renouvelables est admis. Les matériaux apparents en façade de même que les dispositifs assurant leur végétalisation doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant. Les accessoires (bandeaux, corniches, appuis de fenêtres etc) doivent être conçus et protégés de manière à réduire les incidences de leur vieillissement (salissures suite aux ruissellements).
- Les matériaux de remplissage destinés à être enduits ne peuvent pas rester apparents (briques creuses, parpaings, carreaux de plâtre...).
- Les bétons bruts ou maintenus apparents utilisés en façade extérieure ne peuvent être que des bétons qui font l'objet d'un traitement et d'un calepinage particulier : granulométrie, coffrage, couleur doivent permettre l'absence de revêtement de protection.
- Les surélévations des conduits de fumée ou de ventilation des bâtiments voisins, nécessitées par une construction nouvelle, doivent faire l'objet d'un traitement approprié.
- Les rideaux de fer opaques sont interdits sur la façade - rue des locaux commerciaux situés le long des voies ou sections de voies indiquées sur le plan de zonage comme "axe commercial ou artisanal".

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

Antennes paraboliques : dans le cas de toitures terrasses, les antennes paraboliques devront être fixées sur le toit et en retrait d'au moins 3 mètres par rapport à la façade sur rue. Pour les autres toitures, les antennes paraboliques devront être apposées dans les combles perdus ou, en cas d'impossibilité leur impact visuel devra être le plus discret possible.

Les clôtures bordant les voies, les portails et portillons, ne pourront comporter de parties pleines de plus 110 cm de hauteur. Elles ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres, piliers exclus. Les clôtures entre voisins, les portails et portillons ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres. La hauteur est définie par rapport au sol naturel pris du côté du terrain le plus élevé. L'emploi, brut de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit. Les règles fixées ci-dessus pourront être modifiées:

- pour des raisons d'harmonie et d'intégration urbaine au regard des clôtures avoisinantes,
- pour tenir compte de la topographie ou de la nature du sol,
- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

L'installation de **panneaux solaires** est encouragée. Cependant, leur impact visuel devra être limité autant que possible.

Article UB 12 Aires de stationnement :

Le stationnement des véhicules devra correspondre au besoin des constructions et être assuré en dehors des voies publiques.

Les places de stationnement situées en surface devront, dans toute la mesure du possible, soit être implantées sur les dalles de couverture des constructions enterrées s'il en existe, soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.

La distribution des places de stationnement, le tracé en plan et en profil en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives, difficiles rendant l'usage de ces places illusoire voir impossible. De ce fait, les places commandées ne sont pas autorisées (*La dimension à prendre en compte pour une place de stationnement est fixée à au moins 2,40 m X 5,00 m pour les véhicules et 2,5 m² par emplacement de vélo*)

Les accès des places de stationnement situées en sous-sol devront respecter un palier sensiblement horizontal d'au moins 3,50 m. de longueur à sa sortie sur le domaine public, sauf dans le cas de constructions existantes ou de terrains situés en contrebas des voies, et dans la mesure où toutes autres dispositions se révéleraient impossibles.

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

Les espaces à réserver pour le stationnement des véhicules doivent être :

Habitat

- 1 place de stationnement pour 100 m² de S.H.O.N.
- Il sera prévu pour le stationnement des vélos et des poussettes, au moins 2 % de la SHON à réaliser dans un local fermé situé à rez-de-chaussée.

Constructions assimilables à de l'habitation (résidences, foyers) :

- 1 place de stationnement pour 5 chambres,
- Il sera prévu pour le stationnement des vélos et des poussettes, au moins 2 % de la SHON à réaliser dans un local fermé situé à rez-de-chaussée.

Commerces et artisanat jusqu'à 1000 m² de S.H.O.N et CINASPIC

- pour une S.H.O.N. inférieure à 250 m² par unité commerciale ou artisanale : aucune place,
- pour une extension inférieure à 250 m² de la S.H.O.N. existante : aucune place,
- pour une S.H.O.N. comprise entre 250 et 1 000 m² : 1 place par 250 m² de S.H.O.N. et 1 emplacement réservé aux livraisons.

Hôtels

- 1 place pour 5 chambres + 1 place par 10 m² de salle de restaurant,
- 1 emplacement autocar pour les hôtels de plus de 50 chambres,
- Il sera prévu pour le stationnement des vélos et des poussettes, au moins 2 % de la SHON à réaliser dans un local fermé situé à rez-de-chaussée.

Autres activités économiques

- 1 place par 80 m² de S.H.O.N,
- Il sera prévu pour le stationnement des vélos et des poussettes, au moins 2 % de la SHON à réaliser dans un local fermé situé à rez-de-chaussée.

Commerces et artisanat de plus de 1 000 m² de S.H.O.N. et équipements collectifs

La surface affectée au stationnement des véhicules et éventuellement aux livraisons, sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant. Il sera prévu pour le stationnement des vélos et des poussettes, au moins 2 % de la SHON à réaliser dans un local fermé situé à rez-de-chaussée

Lorsque pour des raisons d'ordre technique, le pétitionnaire ne pourra satisfaire lui-même aux obligations résultant du présent article, il pourra être tenu quitte de ses obligations dans les conditions définies à l'article L.123-1-2 du Code de l'Urbanisme (*sous réserve des possibilités actuelles ou des projets de la Commune*).

Article UB 13 Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations :

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage d'arbre sans compensation est interdit. Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement et de desserte seront obligatoirement plantées. Il sera exigé au minimum un arbre pour 200 m² de surface de terrain (le nombre d'arbres sera arrondi au chiffre supérieur). Les espaces boisés classés (T.C.) sont définis en application de l'article L. 130-1 du code de l'Urbanisme, ils sont figurés sur le plan de zonage conformément à la légende de celui-ci. Les conditions s'y rattachant sont définies au TITRE IV du présent règlement

Section 3 - Possibilités maximales d'occupation du sol

Article UB 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 maximales de construction résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13 du présent chapitre.

TITRE II

CHAPITRE V

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 la santé, à l'enseignement, à la défense, aux sports, aux infrastructures, à la distribution d'énergie,
aux activités de détente, de plein air ou de loisirs, etc....

NOTA : Certains termes ou expressions utilisés dans les divers articles du présent chapitre sont explicités pour leur application par une définition figurant au TITRE I du présent règlement (article 5 des dispositions générales).

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

Article UN 1 Occupations et utilisations du sol interdites :

- Toutes les constructions ou installations nouvelles, autres que celles destinées à des équipements publics ou à des équipements collectifs d'intérêt général.
- Les entreprises de cassage de voitures, de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.
- Les dépôts et décharges non liés à l'exploitation des gisements naturels.

Article UN 2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières:

- Les logements à condition qu'ils soient directement liés au fonctionnement ou au gardiennage des constructions autorisées précédemment, ou bien destinés au logement des étudiants ou du personnel du Centre Hospitalier Universitaire ou de la faculté de médecine.
- Les aménagements et installations même classées dans la mesure, où ils sont liés à la vocation et au fonctionnement des équipements publics ou à des équipements collectifs d'intérêt général.

Conditions particulières pour la partie délimitée au plan de zonage comme espace paysager ou récréatif à protéger. Ne seront admis que :

- pour les constructions existantes dans cet espace, les travaux de réfection, rénovation, entretien ou extension limitée et ce dans le cadre des utilisations et occupations du sol admises au présent article.
- les travaux ou aménagements liés à l'entretien, la gestion de cet espace.

Dans tous les cas les travaux ainsi autorisés ne pourront porter atteinte à la qualité ou à l'intégrité de cet espace.

Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

Article UN 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) : voir les dispositions générales.

Article UN 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux eaux assainissement) : voir les dispositions générales.

Article UN 5 Superficie minimale des terrains : voir les dispositions générales.

Article UN 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :
Les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait.

Article UN 7 Implantation des constructions par rapport aux autres limites séparatives :
En cas de retrait sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal à au moins 8,00m si la façade comporte des vues directes, à au moins 3,00 m dans le cas contraire.

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

Article UN 9 Emprise au sol des constructions :

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 60% de la surface du terrain, ne sera pas prise en compte dans ce pourcentage l'emprise nécessaire à la couverture modulable d'aires de sport (tennis par exemple) et aux ouvrages techniques spécifiques (bassins réservoirs ou châteaux d'eau).

Article UN 10 Hauteur maximale des constructions

La hauteur plafond des constructions ne pourra excéder 21 m. Cependant les constructions existantes dont la hauteur est supérieure à celle fixée par le présent article pourront faire l'objet de travaux d'amélioration, d'aménagement, de transformation ou de restructuration dans leurs structures et gabarits actuels.

La hauteur fixée précédemment pourra être dépassée pour des impératifs techniques liés à la destination ou à l'exploitation des équipements autorisés dans la zone tels que (châteaux d'eau, relais hertziens, ouvrages liés à la distribution d'énergie, halles de sport, bâtiments hospitaliers, etc...)

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.

Matériaux:

- Les différents murs d'un bâtiment, y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique doivent présenter un aspect fini et convenable. Le recours à des matériaux et des mises en œuvre innovantes en matière d'aspect et de technique de construction liés par exemple aux constructions contemporaines, au choix d'une démarche relevant de la Haute Qualité Environnementale ou à l'utilisation d'énergies renouvelables est admis. Les matériaux apparents en façade de même que les dispositifs assurant leur végétalisation doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant. Les accessoires (bandeaux, corniches, appuis de fenêtres etc) doivent être conçus et protégés de manière à réduire les incidences de leur vieillissement (salissures suite aux ruissellements).
- Les matériaux de remplissage destinés à être enduits ne peuvent pas rester apparents (briques creuses, parpaings, carreaux de plâtre...).
- Les bétons bruts ou maintenus apparents utilisés en façade extérieure ne peuvent être que des bétons qui font l'objet d'un traitement et d'un calepinage particulier: granulométrie, coffrage, couleur doivent permettre l'absence de revêtement de protection.
- Les surélévations des conduits de fumée ou de ventilation des bâtiments voisins, nécessitées par une construction nouvelle, doivent faire l'objet d'un traitement approprié.
- Les rideaux de fer opaques sont interdits sur la façade - rue des locaux commerciaux situés le long des voies ou sections de voies indiquées sur le plan de zonage comme "axe commercial ou artisanal".

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

Antennes paraboliques : dans le cas de toitures terrasses, les antennes paraboliques devront être fixées sur le toit et en retrait d'au moins 3 mètres par rapport à la façade sur rue. Pour les autres toitures, les antennes paraboliques devront être apposées dans les combles perdus ou en cas d'impossibilité leur impact visuel devra être le plus discret possible.

Les clôtures bordant les voies, les portails et portillons, ne pourront comporter de parties pleines de plus 110 cm de hauteur. Elles ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres, piliers exclus. Les clôtures entre voisins, les portails et portillons ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres. La hauteur est définie par rapport au sol naturel pris du côté du terrain le plus élevé. L'emploi brut de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit. Les règles fixées ci-dessus pourront être modifiées:

- pour des raisons d'harmonie et d'intégration urbaine au regard des clôtures avoisinantes,
- pour tenir compte de la topographie ou de la nature du sol,
- pour les services publics ou d'intérêt collectif.

L'installation de **panneaux solaires** est encouragée. Cependant, leur impact devra être limité autant que possible.

Article UN 12 Aires de stationnement :

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques. La surface de stationnement affectée aux véhicules, aux vélos et aux poussettes, sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité.

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 des plantations d'arbres sans compensation est interdit. Il sera exigé au minimum un arbre par 200 m² de surface du terrain. Cependant, le coefficient d'espace vert n'est pas applicable aux équipements scolaires ou sportifs requérant des aires récréatives extérieures.

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement traitées en espaces verts. La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 20% de la surface du terrain et sera conservée en pleine terre.

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

Section 3 - Possibilités maximales d'occupation du sol**Article UN 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)**

Sous réserve des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, les possibilités de construction résulteront des règles définies aux articles UN 1 à UN 13.

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Kremlin-Bicêtre

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 20 octobre 2005
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 29 mars 2012*

TITRE II

CHAPITRE II

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UB

Il s'agit d'une zone d'habitation sous la forme d'immeubles collectifs peuvent y être autorisés les commerces et les activités dans la mesure où ils sont compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement

NOTA : Certains termes ou expressions utilisés dans les divers articles du présent chapitre sont explicités pour leur application par une définition figurant au TITRE I du présent règlement (article 5 des dispositions générales).

Section 1 - Nature de l'occupation et de l'utilisation du solArticle UB 1 Occupations et utilisations du sol interdites :

- Exception faite pour les accès, dessertes, stationnement des vélos et poussettes, et circulations intérieures des bâtiments, ainsi que pour les équipements publics dans leur ensemble, toute occupation ou utilisation du sol des rez-de-chaussée des constructions à un autre usage que le commerce ou l'artisanat. Cette disposition est applicable sur une profondeur de 20 m. à compter de l'alignement des voies ou sections des voies indiquées sur le plan de zonage comme "axe commercial ou artisanal".
- L'implantation et l'extension des installations classées autres que celles visées à l'art. UB 2.
- Les constructions destinées à une activité économique (activité artisanale, petite industrie, commerces, etc.) ne répondant pas aux conditions fixées à l'article UB 2.
- 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.
- 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 décharges ainsi que les dépôts 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 libres.

Article UB 2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières:

- Sur les voies ou sections de voie indiquées sur le plan de zonage comme "axe commercial ou artisanal", le rez-de-chaussée des constructions destinées au commerce ou à l'artisanat devra être constitué par une vitrine commerciale.
- Les constructions destinées à une activité économique (activité artisanale, petite industrie, commerces, etc.) dans la mesure où, elles sont jugées compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement.
- L'implantation et l'extension des installations classées nécessaires à l'exploitation et au fonctionnement des équipements publics ou des équipements et installations d'intérêt général.
- L'implantation et l'extension des installations classées directement liées à des commerces de détail et de proximité, ou liées à l'exercice d'une activité artisanale, dans la mesure où au niveau de leur aspect et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- L'aménagement des installations ou constructions existantes interdites à l'article UB 1 à condition qu'il n'aggrave pas les nuisances.

Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

Article UB 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) : voir les dispositions générales.

Article UB 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux eaux assainissement) : voir les dispositions générales.

Article UB 5 Superficie minimale des terrains : voir les dispositions générales.

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

La façade sur rue des constructions pourra être implantée à l'alignement (actuel ou futur si le PLU prévoit un élargissement de la voie) ou en retrait. Il en sera de même par rapport à la limite tenant lieu d'alignement pour les voies privées existantes ouvertes à la circulation publique

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

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

I - Règles générales

1) Les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait. Cependant les constructions devront être implantées en retrait par rapport aux limites séparatives lorsque ces dernières correspondent à la limite avec une zone UA ou UE du PLU.

2) La longueur de chacun des pignons ou façade des constructions ou partie de construction de plus de 3,50 m. de hauteur, implantés en limite séparative, ne pourra excéder 15 mètres.

3) En cas de retrait celui-ci devra être égal :
- sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune" à au moins 8 m si la façade comporte des vues directes,
- à au moins 3 m, dans le cas contraire.

Dans tous les cas le retrait ne pourra être inférieur à 3,00 m.

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

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

Lorsque l'aplomb, de balcons ou de terrasses situées 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

L'ensemble des règles générales pourra être modifié :

- pour tenir compte de l'implantation des constructions existantes ou projetées sur le parcellaire voisin,
- pour tenir compte de la configuration des terrains, de la topographie ou de la nature du sol,
- pour permettre l'amélioration des constructions existantes dont l'implantation ne respecte pas les règles générales,
- pour les services publics ou d'intérêt collectif. Elles pourront être implantées en limite séparative ou en retrait indépendamment de la limite fixée au point I – Règles générales. Une grande attention sera portée à l'intégration par rapport au bâti voisin.

Article UB 8 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 existantes ou à construire soit égale à :

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

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

Article UB 9 Emprise au sol des constructions :

L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ne pourra excéder suivant les autres secteurs :

- Secteur UB a 40%
- Secteur UB b 20%

Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, il n'est pas fixé de coefficient d'emprise au sol.

Article UB 10 Hauteur maximale des constructions :

La hauteur plafond pour les constructions nouvelles est fixée à :

- Secteur UB a 12 m.
- Secteur UB b 21 m.

Les constructions existantes dont les hauteurs sont supérieures à celles fixées par le présent article pourront faire l'objet de travaux d'aménagement ou de transformation dans leurs structures et gabarits actuels, sera également autorisée dans la limite des hauteurs existantes l'adjonction d'éléments liés à l'hygiène ou l'accès (sanitaires, salles de bains, escaliers ou ascenseurs).

Des exceptions pourront être faites à ces règles pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

Article UB 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, de la zone ou du secteur.

Matériaux :

- Les différents murs d'un bâtiment, y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique doivent présenter un aspect fini et convenable. Le recours à des matériaux et des mises en œuvre innovantes en matière d'aspect et de technique de construction liés par exemple aux constructions contemporaines, au choix d'une démarche relevant de la Haute Qualité Environnementale ou à l'utilisation d'énergies renouvelables est admis. Les matériaux apparents en façade de même que les dispositifs assurant leur végétalisation doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant. Les accessoires (bandeaux, corniches, appuis de fenêtres etc) doivent être conçus et protégés de manière à réduire les incidences de leur vieillissement (salissures suite aux ruissellements).
- Les matériaux de remplissage destinés à être enduits ne peuvent pas rester apparents (briques creuses, parpaings, carreaux de plâtre...).
- Les bétons bruts ou maintenus apparents utilisés en façade extérieure ne peuvent être que des bétons qui font l'objet d'un traitement et d'un calepinage particulier : granulométrie, coffrage, couleur doivent permettre l'absence de revêtement de protection.
- Les surélévations des conduits de fumée ou de ventilation des bâtiments voisins, nécessitées par une construction nouvelle, doivent faire l'objet d'un traitement approprié.
- Les rideaux de fer opaques sont interdits sur la façade - rue des locaux commerciaux situés le long des voies ou sections de voies indiquées sur le plan de zonage comme "axe commercial ou artisanal".

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

Antennes paraboliques : dans le cas de toitures terrasses, les antennes paraboliques devront être fixées sur le toit et en retrait d'au moins 3 mètres par rapport à la façade sur rue. Pour les autres toitures, les antennes paraboliques devront être apposées dans les combles perdus ou, en cas d'impossibilité leur impact visuel devra être le plus discret possible.

Les clôtures bordant les voies, les portails et portillons, ne pourront comporter de parties pleines de plus 110 cm de hauteur. Elles ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres, piliers exclus. Les clôtures entre voisins, les portails et portillons ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres. La hauteur est définie par rapport au sol naturel pris du côté du terrain le plus élevé. L'emploi, brut de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit. Les règles fixées ci-dessus pourront être modifiées :

- pour des raisons d'harmonie et d'intégration urbaine au regard des clôtures avoisinantes,
- pour tenir compte de la topographie ou de la nature du sol,
- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

L'installation de **panneaux solaires** est encouragée. Cependant, leur impact visuel devra être limité autant que possible.

Article UB 12 Aires de stationnement :

Le stationnement des véhicules devra correspondre au besoin des constructions et être assuré en dehors des voies publiques.

Les places de stationnement situées en surface devront, dans toute la mesure du possible, soit être implantées sur les dalles de couverture des constructions enterrées s'il en existe, soit être réalisées en dalles ajourées, de telle façon que les eaux de ruissellement puissent être absorbées par le terrain.

La distribution des places de stationnement, le tracé en plan et en profil en long de leurs accès, devront être étudiés de façon à éviter des manœuvres excessives, difficiles rendant l'usage de ces places illusoire voir impossible. De ce fait, les places commandées ne sont pas autorisées (*La dimension à prendre en compte pour une place de stationnement est fixée à au moins 2,40 m X 5,00 m pour les véhicules et 2,5 m² par emplacement de vélo*)

Les accès des places de stationnement situées en sous-sol devront respecter un palier sensiblement horizontal d'au moins 3,50 m. de longueur à sa sortie sur le domaine public, sauf dans le cas de constructions existantes ou de terrains situés en contrebas des voies, et dans la mesure où toutes autres dispositions se révéleraient impossibles.

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

Les espaces à réserver pour le stationnement des véhicules doivent être :

Habitat

- 1 place de stationnement pour 100 m² de S.H.O.N.
- Il sera prévu pour le stationnement des vélos et des poussettes, au moins 2 % de la SHON à réaliser dans un local fermé situé à rez-de-chaussée.

Constructions assimilables à de l'habitation (résidences, foyers) :

- 1 place de stationnement pour 5 chambres,
- Il sera prévu pour le stationnement des vélos et des poussettes, au moins 2 % de la SHON à réaliser dans un local fermé situé à rez-de-chaussée.

Commerces et artisanat jusqu'à 1000 m² de S.H.O.N et CINASPIC

- pour une S.H.O.N. inférieure à 250 m² par unité commerciale ou artisanale : aucune place,
- pour une extension inférieure à 250 m² de la S.H.O.N. existante : aucune place,
- pour une S.H.O.N. comprise entre 250 et 1 000 m² : 1 place par 250 m² de S.H.O.N. et 1 emplacement réservé aux livraisons,
- **constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés doit être estimé en fonction des besoins.**

Hôtels

- 1 place pour 5 chambres + 1 place par 10 m² de salle de restaurant,
- 1 emplacement autocar pour les hôtels de plus de 50 chambres,
- Il sera prévu pour le stationnement des vélos et des poussettes, au moins 2 % de la SHON à réaliser dans un local fermé situé à rez-de-chaussée.

Autres activités économiques

- 1 place par 80 m² de S.H.O.N,
- Il sera prévu pour le stationnement des vélos et des poussettes, au moins 2 % de la SHON à réaliser dans un local fermé situé à rez-de-chaussée.

Commerces et artisanat de plus de 1 000 m² de S.H.O.N. et équipements collectifs

La surface affectée au stationnement des véhicules et éventuellement aux livraisons, sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement liés au quartier avoisinant. Il sera prévu pour le stationnement des vélos et des poussettes, au moins 2 % de la SHON à réaliser dans un local fermé situé à rez-de-chaussée

Lorsque pour des raisons d'ordre technique, le pétitionnaire ne pourra satisfaire lui-même aux obligations résultant du présent article, il pourra être tenu quitte de ses obligations dans les conditions définies à l'article L.123-1-2 du Code de l'Urbanisme (*sous réserve des possibilités actuelles ou des projets de la Commune*).

Article UB 13 Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations :

La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum, l'abattage d'arbre sans compensation est interdit. Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement et de desserte seront obligatoirement plantées. Il sera exigé au minimum un arbre pour 200 m² de surface de terrain (le nombre d'arbres sera arrondi au chiffre supérieur).

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

Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Section 3 - Possibilités maximales d'occupation du sol

Article UB 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 maximales de construction résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13 du présent chapitre.

TITRE II

CHAPITRE V

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 la santé, à l'enseignement, à la défense, aux sports, aux infrastructures, à la distribution d'énergie,
aux activités de détente, de plein air ou de loisirs, etc....

NOTA : Certains termes ou expressions utilisés dans les divers articles du présent chapitre sont explicités pour leur application par une définition figurant au TITRE I du présent règlement (article 5 des dispositions générales).

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

Article UN 1 Occupations et utilisations du sol interdites :

- Toutes les constructions ou installations nouvelles, autres que celles destinées à des équipements publics ou à des équipements collectifs d'intérêt général.
- Les entreprises de cassage de voitures, de récupération d'épaves ou de véhicules d'occasion notamment lorsqu'ils sont destinés à être vendus en pièces détachées.
- Les dépôts et décharges non liés à l'exploitation des gisements naturels.

Article UN 2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières:

- Les logements à condition qu'ils soient directement liés au fonctionnement ou au gardiennage des constructions autorisées précédemment, ou bien destinés au logement des étudiants ou du personnel du Centre Hospitalier Universitaire ou de la faculté de médecine.
- Les aménagements et installations même classées dans la mesure, où ils sont liés à la vocation et au fonctionnement des équipements publics ou à des équipements collectifs d'intérêt général.

Conditions particulières pour la partie délimitée au plan de zonage comme espace paysager ou récréatif à protéger. Ne seront admis que :

- pour les constructions existantes dans cet espace, les travaux de réfection, rénovation, entretien ou extension limitée et ce dans le cadre des utilisations et occupations du sol admises au présent article.
- les travaux ou aménagements liés à l'entretien, la gestion de cet espace.

Dans tous les cas les travaux ainsi autorisés ne pourront porter atteinte à la qualité ou à l'intégrité de cet espace.

Section 2 - Conditions de l'occupation du sol

Article UN 3 Conditions de desserte des terrains (accès et voirie) : voir les dispositions générales.

Article UN 4 Conditions de desserte des terrains (réseaux eaux assainissement) : voir les dispositions générales.

Article UN 5 Superficie minimale des terrains : voir les dispositions générales.

Article UN 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :
Les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait.

Article UN 7 Implantation des constructions par rapport aux autres limites séparatives :
En cas de retrait sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", celui-ci devra être égal à au moins 8,00m si la façade comporte des vues directes, à au moins 3,00 m dans le cas contraire.

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.

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

Article UN 9 Emprise au sol des constructions :

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 60% de la surface du terrain, ne sera pas prise en compte dans ce pourcentage l'emprise nécessaire à la couverture modulable d'aires de sport (tennis par exemple) et aux ouvrages techniques spécifiques (bassins réservoirs ou châteaux d'eau).

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 UN 10 Hauteur maximale des constructions

La hauteur plafond des constructions ne pourra excéder 21 m. Cependant les constructions existantes dont la hauteur est supérieure à celle fixée par le présent article pourront faire l'objet de travaux d'amélioration, d'aménagement, de transformation ou de restructuration dans leurs structures et gabarits actuels.

La hauteur fixée précédemment pourra être dépassée pour des impératifs techniques liés à la destination ou à l'exploitation des équipements autorisés dans la zone tels que (châteaux d'eau, relais hertziens, ouvrages liés à la distribution d'énergie, halles de sport, bâtiments hospitaliers, etc...)

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.

Matériaux:

- Les différents murs d'un bâtiment, y compris les annexes, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique doivent présenter un aspect fini et convenable. Le recours à des matériaux et des mises en œuvre innovantes en matière d'aspect et de technique de construction liés par exemple aux constructions contemporaines, au choix d'une démarche relevant de la Haute Qualité Environnementale ou à l'utilisation d'énergies renouvelables est admis. Les matériaux apparents en façade de même que les dispositifs assurant leur végétalisation doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant. Les accessoires (bandeaux, corniches, appuis de fenêtres etc) doivent être conçus et protégés de manière à réduire les incidences de leur vieillissement (salissures suite aux ruissellements).
 - Les matériaux de remplissage destinés à être enduits ne peuvent pas rester apparents (briques creuses, parpaings, carreaux de plâtre...).
- Les bétons bruts ou maintenus apparents utilisés en façade extérieure ne peuvent être que des bétons qui font l'objet d'un traitement et d'un calepinage particulier: granulométrie, coffrage, couleur doivent permettre l'absence de revêtement de protection.
- Les surélévations des conduits de fumée ou de ventilation des bâtiments voisins, nécessitées par une construction nouvelle, doivent faire l'objet d'un traitement approprié.
 - Les rideaux de fer opaques sont interdits sur la façade - rue des locaux commerciaux situés le long des voies ou sections de voies indiquées sur le plan de zonage comme "axe commercial ou artisanal".

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

Antennes paraboliques : dans le cas de toitures terrasses, les antennes paraboliques devront être fixées sur le toit et en retrait d'au moins 3 mètres par rapport à la façade sur rue. Pour les autres toitures, les antennes paraboliques devront être apposées dans les combles perdus ou en cas d'impossibilité leur impact visuel devra être le plus discret possible.

Les clôtures bordant les voies, les portails et portillons, ne pourront comporter de parties pleines de plus 110 cm de hauteur. Elles ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres, piliers exclus. Les clôtures entre voisins, les portails et portillons ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres. La hauteur est définie par rapport au sol naturel pris du côté du terrain le plus élevé. L'emploi brut de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit. Les règles fixées ci-dessus pourront être modifiées:

- pour des raisons d'harmonie et d'intégration urbaine au regard des clôtures avoisinantes,
- pour tenir compte de la topographie ou de la nature du sol,
- pour les services publics ou d'intérêt collectif.

L'installation de **panneaux solaires** est encouragée. Cependant, leur impact devra être limité autant que possible.

Article UN 12 Aires de stationnement :

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques. La surface de stationnement affectée aux véhicules, aux vélos et aux poussettes, sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité.

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 des plantations d'arbres sans compensation est interdit. Il sera exigé au minimum un arbre par 200 m² de surface du terrain. Cependant, le coefficient d'espace vert n'est pas applicable aux équipements scolaires ou sportifs requérant des aires récréatives extérieures.

Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement ou de desserte seront obligatoirement traitées en espaces verts. La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 20% de la surface du terrain et sera conservée en pleine terre.

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

[L'ensemble des règles du présent article n'est pas applicable aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.](#)

Section 3 - Possibilités maximales d'occupation du sol**Article UN 14 Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)**

Sous réserve des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, les possibilités de construction résulteront des règles définies aux articles UN 1 à UN 13.



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

www.societedugrandparis.fr