

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



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

LIGNE 14 SUD

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

PIÈCE **1.1.4**

Mise en compatibilité des documents
d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Morangis

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 de l'Essonne (91)	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 Morangis	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	25	
4.2.3	Les contraintes réglementaires	25	
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	27	
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité	27	
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	27	
4.3.3	Evolutions du plan de zonage induites par le projet	28	
4.3.4	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		
C1.	Extrait du zonage en vigueur		
C2.	Extrait du zonage mis en compatibilité		

1 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de MORANGIS, dans le Département de l'Essonne, 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 MORANGIS 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 MORANGIS est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 février 2012.

Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 16 décembre 2013.

Ainsi, le document d'urbanisme de MORANGIS ayant été institué après l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU), instituant les PLU, son contenu est régi par les anciennes dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme. En effet, conformément à l'article 19 V de la loi n° 2010-788 du 12/07/2010 dite Grenelle II, modifiée par la loi n° 2011-12 du 5/01/2011, la ville a fait le choix d'opter pour l'application des dispositions antérieures à la loi Grenelle II.

Par ailleurs, une procédure de modification du PLU a été engagée suite à la délibération du Conseil Municipal du 23 juin 2014.

La ville de MORANGIS 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 MORANGIS. **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 MORANGIS. 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 MORANGIS 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 MORANGIS.

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 MORANGIS est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

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

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

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

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

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

2.4.1 Article L. 123-14

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

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

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

2.4.2 Article L. 123-14-2

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

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

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

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

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le maire, dans les autres cas.

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

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

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

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

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

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

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

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise.

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

3° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.

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

2.4.3 Article R. 123-23-1

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

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

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

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

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

2.4.4 Autres dispositions

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

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

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

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

En outre, la promulgation de la loi ALUR a modifié le contenu de l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme. Ainsi, les anciennes dispositions de l'article L. 123-1-5, 7° visant à protéger des éléments pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, sont désormais codifiées au III-2° 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.

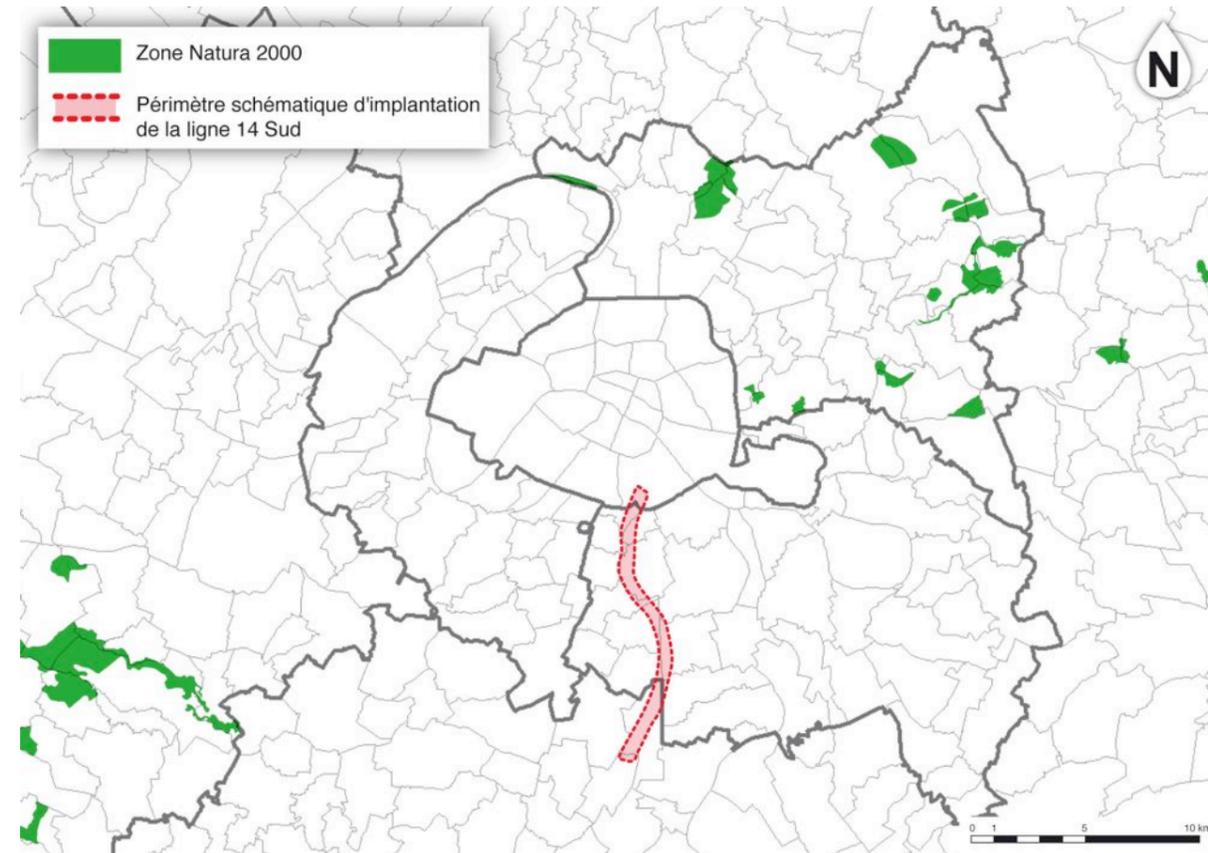
La commune de MORANGIS ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

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

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

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



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

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

La mise en compatibilité du PLU de MORANGIS 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 MORANGIS 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 MORANGIS 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 de l'Essonne (91)

Dans le département de l'Essonne, 2 communes sont concernées par le projet.

Ces deux communes (Morangis et Paray-Vieille-Poste) possèdent un Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur, conforme aux nouvelles dispositions du Code de l'Urbanisme.

Seul le PLU de Morangis doit être mis en compatibilité.

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

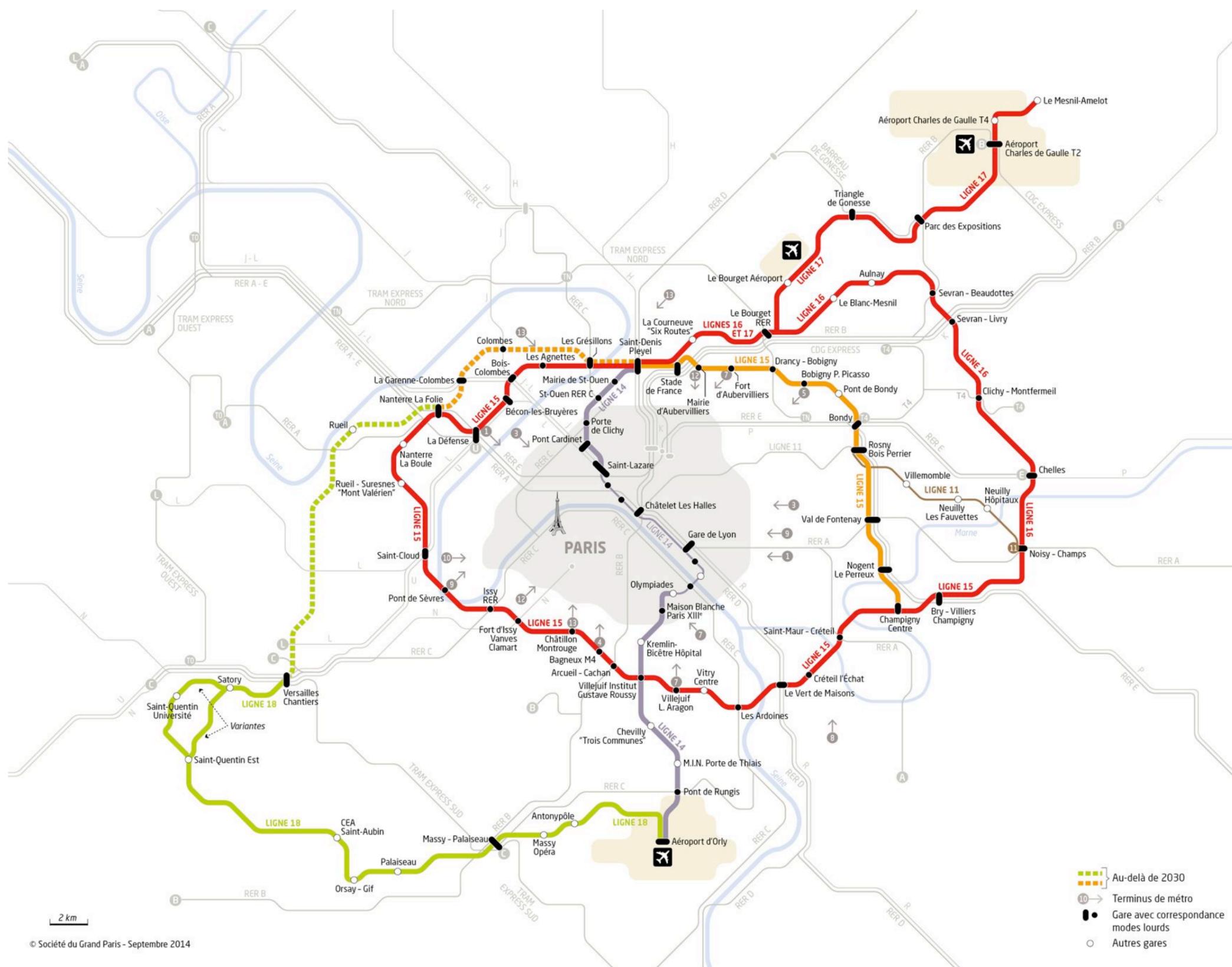
3.2.1 Le programme d'ensemble

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 :

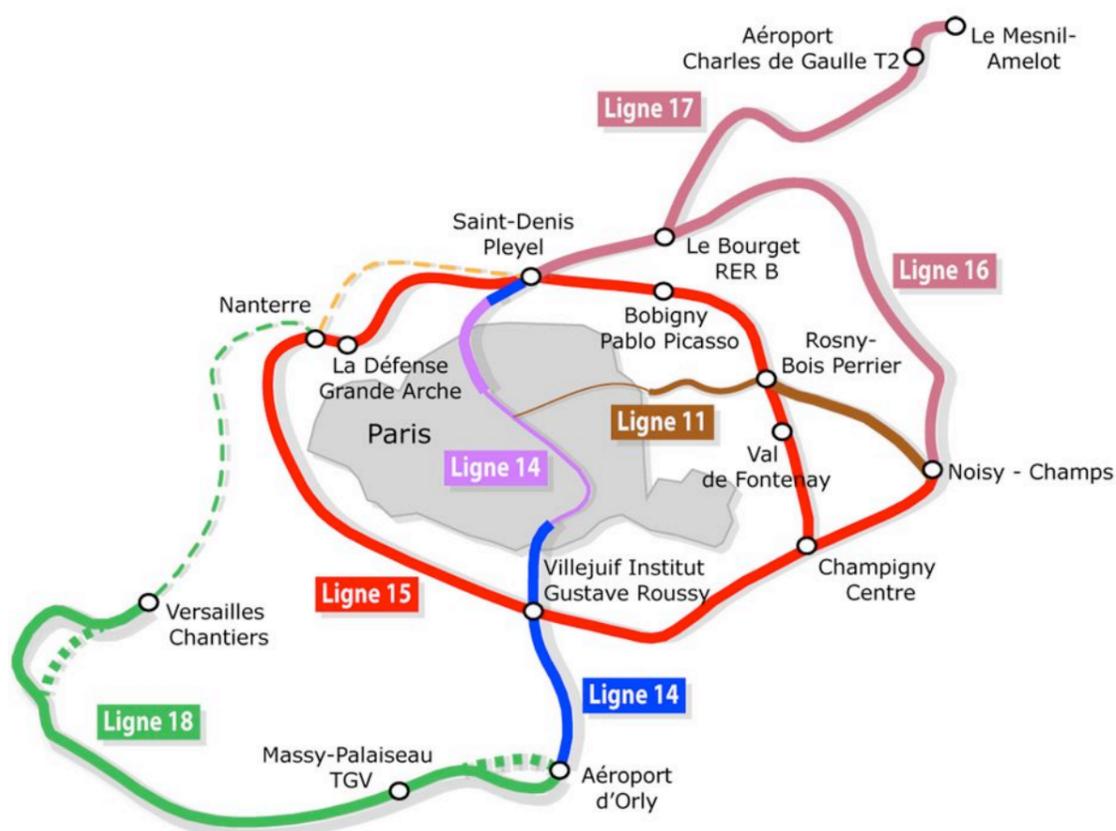
- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération 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 Morangis

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la partie Nord du territoire de MORANGIS en tunnel. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur de 450 m environ.
- Le site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR) de MORANGIS, implanté sur des réserves foncières de l'Aéroport d'Orly.
- Sur la même parcelle que celle accueillant le SMR, la voie d'accès au SMR prévue en tranchée ouverte sur un linéaire de l'ordre de 200 m environ.

L'implantation d'un ouvrage technique annexe en entrée de commune, en zone agricole.

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 MORANGIS 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 la partie Nord du territoire de MORANGIS en tunnel. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Premièrement, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur de 450 m environ.
- Deuxièmement, par le site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR) de MORANGIS, implanté sur des réserves foncières de l'Aéroport d'Orly.
- Troisièmement, sur la même parcelle que celle accueillant le SMR, par la voie d'accès au SMR prévue en tranchée ouverte sur un linéaire de l'ordre de 200 m environ.
- Troisième, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en entrée de commune, en zone agricole.

Le tracé est implanté à la fois sur une zone urbaine et une zone agricole du PLU de la ville de MORANGIS.

4.2.1.1 La zone A

La première zone traversée est la zone agricole A, concernée à double titre par le projet :

- D'une part, par la section courante de l'infrastructure en souterrain, entre la limite communale de Paray-Vieille-Poste et les abords de la RD 118.
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe, en entrée de commune.

Selon le Règlement d'Urbanisme : « **Cette zone à vocation agricole est protégée de toute urbanisation incompatible avec sa destination.** ».

4.2.1.2 La zone UZ

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

- Les voies d'accès au SMR en tranchée ouverte.
- Par l'implantation d'un SMR longeant la RD 118.

Selon le Règlement d'Urbanisme : « **La zone UZ correspond à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly. Elle est destinée à recevoir des équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, les activités et les services en relation économique ou fonctionnelle avec ses activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs.** ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

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

4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- PT1 : Servitudes radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques.
- PT2 : Servitudes radioélectriques contre les obstacles.
- T5 : Servitude aéronautique de dégagement : Aéroport d'Orly.

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

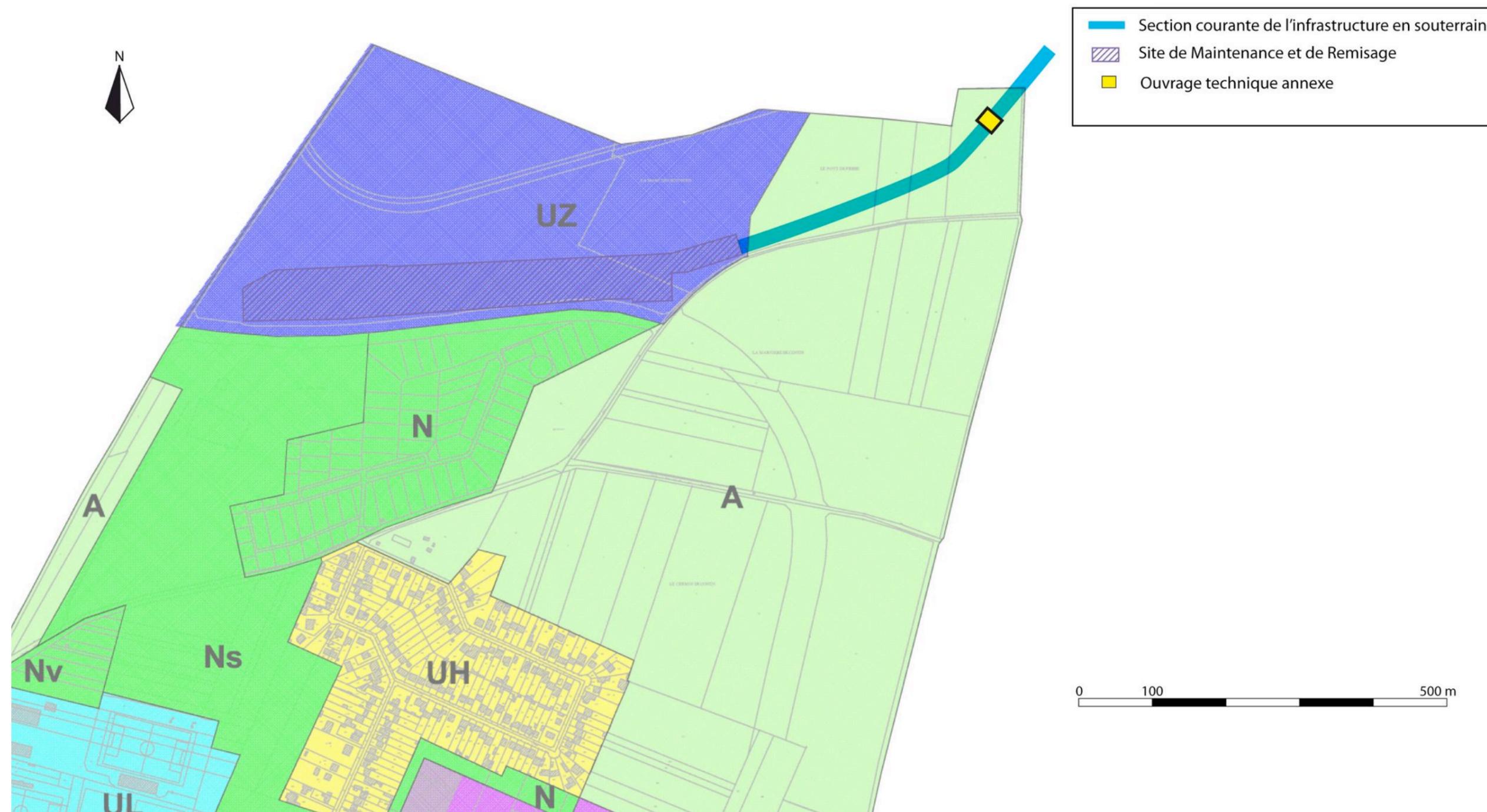
Néanmoins, pour le site de maintenance et de remisage, les servitudes de surface sont à prendre en compte.

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

La commune est également concernée par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly (arrêté préfectoral du 3 septembre 1975, révision approuvée le 16 février 2012).

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ce Plan d'Exposition au Bruit qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE MORANGIS
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.

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

L'orientation n°2 du PADD « **Renforcer l'accessibilité au territoire à travers tous les modes de déplacement** » propose dans son premier alinéa : « *Améliorer l'offre de transports en commun sur le territoire et assurer la connexion au réseau magistral* ».

Le texte précise notamment : « *Développer le réseau de transports en commun sur tous les quartiers de la commune et les relier aux nouveaux pôles de transport facilitant l'intermodalité (tramway T7 Athis-Mons, TCSP Massy-Orly par le Sud de la plateforme d'Orly, Tram-Train Massy-Évry, prolongement des lignes RATP 292 et 392).* »

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de MORANGIS. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU en vigueur de la ville de MORANGIS ne comporte pas d'Orientations Particulières d'Aménagement.

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 MORANGIS 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.**
- **L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage et emplacements réservés) afin d'inscrire dans la zone A un emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.**

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 MORANGIS donne une définition des CINASPIC suffisamment large et prend en compte certains aspects du projet tels que « *les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux* » 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 « 4.3. La justification de la règle » :

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

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

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

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

4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Au regard des dispositions de la zone A, l'implantation d'un ouvrage technique annexe nécessite la création d'un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris.

Cela s'accompagnera de l'adaptation des dispositions du règlement de la zone A en cohérence avec les dispositions du code de l'urbanisme (article R 123-7 CU) pour ce qui est des CINASPIC¹.

En effet, en raison de ses caractéristiques, ce nouvel emplacement réservé n'est pas incompatible avec l'exercice d'une activité agricole et ne porte pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. Il respecte donc les prescriptions du Code de l'Urbanisme.

4.3.3.1 La création d'un nouvel emplacement réservé

La section courante de l'infrastructure en souterrain qui traverse la zone agricole au Nord de la commune ne remet pas en cause le caractère de la zone.

¹ Le règlement n'autorise que « Les ouvrages techniques d'intérêt collectif (téléphone hors téléphonie mobile, réseaux d'énergie) ainsi que les équipements nécessaires aux télécommunications et les ouvrages liés à la sécurité dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans leur environnement » alors que l'article R 123-7 permet plus largement « les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ».

En complément, l'ouvrage annexe « Sud-Orly », qui occupera une superficie de 2000 m² nécessite la création d'un emplacement réservé pour matérialiser sa zone d'implantation.

4.3.3.2 La définition de l'emplacement réservé

Cet emplacement réservé sera établi au bénéfice de la Société du Grand Paris et portera le numéro 9.

Le tableau des emplacements réservés figurant sur la planche « détail secteur Nord » du plan de zonage sera complété comme suit (texte en rouge souligné) :

Nom	Superficie	Objectif	Bénéficiaire
ER (1)	2310 m ²	Réalisation d'espaces verts et de liaisons piétonnes entre les groupes scolaires	Commune
<u>ER (9)</u>	<u>2000 m²</u>	<u>Réalisation du réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)</u>	<u>Société du Grand Paris</u>

4.3.4 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

- Dans toutes les zones :
 - L'article 1 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
 - L'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ».
- Pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes² et l'emprise du site de maintenance et au remisage du matériel roulant (SMR), 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 ».

² Rappelons qu'il s'agit des bouches d'aération, puits de ventilation, puits de secours, postes de redressement, sous-stations électriques, etc.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- L'article 9 « Emprise au sol ».
- L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
- L'article 11 « Aspect extérieur des constructions ».
- L'article 12 « Stationnement ».
- L'article 13 « Espaces libres et plantations ».

- Pour la zone où sera localisé le site industriel consacré à la maintenance et au remisage du matériel roulant (SMR) :

- L'article 11 « Aspect extérieur des constructions ».

4.3.4.1 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 le SMR de MORANGIS).

4.3.4.2 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 du SMR et les ouvrages techniques annexes.**

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

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

- **Pour les articles 6 et 7**, il s'agira d'adapter, dans le respect des obligations réglementaires¹, 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 le SMR et les ouvrages techniques annexes d'occuper la totalité de leur terrain d'assiette, devront être adaptées.

¹ 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.

4.3.4.3 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 du SMR (locaux techniques) 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.

Il conviendra de s'assurer également que l'article 12 est compatible avec les besoins en stationnement du **SMR**.

4.3.4.4 Les évolutions pouvant toucher l'article 11

Lorsque des règles concernant les hauteurs de clôture s'imposent dans l'article 11, une disposition pour dépassement de ces règles pourra être rédigée pour les clôtures du SMR.

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

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	
<p>Une définition figure dans le lexique :</p> <p>« <i>Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i></p> <p><i>Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :</i></p> <p>(...)</p> <p>- <i>les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transports, postes, fluides, énergie, télécommunications, ...) et aux services urbains (voirie, assainissement, traitement des déchets, centres cuiseurs...); (...)</i>»</p> <p>La définition des « constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux » présente une liste non exhaustive d'ouvrages ou de services publics, tels que les réseaux de transports dans laquelle le projet peut naturellement s'inclure. Cette définition n'a donc pas besoin d'être complétée.</p>	/
Zone A	
<p>Les articles UA 9, 10, 12 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>Le caractère de la zone indique :</p> <p>« <i>Cette zone à vocation agricole est protégée de toute urbanisation incompatible avec sa destination.</i> »</p> <p>Comme la section courante de l'infrastructure en souterrain, l'ouvrage technique annexe « Sud - Orly », qui occupera une superficie de 2000 m², n'est pas incompatible avec l'exercice d'une activité agricole et ne porte pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. Il respecte donc les attendus du code de l'urbanisme (article R 123-7 CU) et ne va pas à l'encontre du principe exprimé dans le caractère de la zone.</p> <p>Toutefois afin de lever toute ambiguïté, il est nécessaire de faire évoluer le libellé du caractère de la zone afin d'y autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p>	<p>La rédaction insérée dans le caractère de la zone est la suivante :</p> <p>« <i>Cette zone à vocation agricole est protégée de toute urbanisation incompatible avec sa destination.</i></p> <p><u><i>Toutefois, elle autorise les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i></u> »</p>
<p>L'article A 1 interdit notamment :</p> <p>« <i>1) Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, d'équipement public ou privé, d'hôtellerie, de bureaux, de commerces, d'artisanat, d'industrie, d'entrepôt.</i> »</p> <p>Cette disposition ne permet donc pas l'implantation d'équipements collectifs d'intérêt général supplémentaires, dont fait partie le projet de réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>L'alinéa 1) est complété de la manière suivante :</p> <p>« <i>1) Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, d'équipement public <u>(à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris)</u> ou privé, d'hôtellerie, de bureaux, de commerces, d'artisanat, d'industrie, d'entrepôt.</i> »</p>
<p>L'article A 2 autorise notamment :</p> <p>« <i>5) Les ouvrages techniques d'intérêt collectif (téléphone hors téléphonie mobile, réseaux d'énergie) ainsi que les équipements nécessaires aux télécommunications et les ouvrages liés à la sécurité dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans leur environnement.</i> »</p> <p>Ce libellé s'avère trop restrictif car il autorise uniquement les ouvrages liés aux réseaux d'énergie, de télécommunications ou liés à la sécurité. Il convient donc ici d'autoriser les infrastructures en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>L'alinéa 5) est complété de la manière suivante :</p> <p>« <i>5) Les ouvrages techniques d'intérêt collectif (téléphone hors téléphonie mobile, réseaux d'énergie) ainsi que les équipements nécessaires aux télécommunication <u>les ouvrages liés à la sécurité, ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris,</u> dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans leur environnement.</i> »</p>

Zone A	
<p>L'article A 6 indique notamment :</p> <p>« <i>Sauf indication contraire portée au plan les constructions doivent être implantées à 12 mètres au moins des limites d'emprises publiques, et 10 m pour les hangars.</i> »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article A 6 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.). 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 A 6 est la suivante :</p> <p>« <u><i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i></u> »</p>
<p>L'article A 7 indique notamment :</p> <p>« <i>Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives. La distance séparant un bâtiment des limites séparatives doit être au moins égale à 8 mètres.</i> »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article A 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.). 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 A 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>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UZ	
<p>Les articles UZ 1, 2, 6, 9, 10, 11, 12 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>Le caractère de la zone indique :</p> <p>« Caractère dominant de la zone</p> <p><i>La zone UZ correspond à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly. Elle est destinée à recevoir des équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, les activités et les services en relation économique ou fonctionnelle avec ses activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs. »</i></p> <p>Le principe d'un lien direct et nécessaire entre les occupations du sol autorisées et les « <i>activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs</i> » est clairement posé. Le futur Site de Maintenance et de Remisage (SMR) du réseau de transport public du Grand Paris qui doit y être implanté ne satisfait pas à ce principe.</p> <p>Il est donc nécessaire de faire évoluer le libellé du caractère de la zone afin d'autoriser les infrastructures en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris dans la zone elle-même.</p>	<p>La rédaction insérée dans le caractère de la zone est la suivante :</p> <p>« <i>La zone UZ correspond à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly. Elle est destinée à recevoir des équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, les activités et les services en relation économique ou fonctionnelle avec ses activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs.</i></p> <p><i>Elle autorise également les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></p>
<p>L'article UZ 7 indique :</p> <p>« <i>Les constructions seront implantées de manière à assurer le libre accès des moyens de lutte contre l'incendie avec un retrait minimum de 5 mètres par rapport aux limites séparatives.</i></p> <p><i>Toutefois, lorsqu'une limite séparative correspond en tout ou partie à une limite de zonage d'une zone A ou N, le retrait compté horizontalement de tout point du bâtiment au point le plus proche de la limite sera de 50 mètres minimum. »</i></p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UZ 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du SMR. 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 UZ 7 est la suivante :</p> <p>« <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, y compris en limite de zonage d'une zone A ou N.</i> »</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 Morangis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 février 2012

Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 16 décembre 2013

4. LES CHOIX RETENUS

4.2. Le PLU actuellement en application

Les incohérences des règles du PLU

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été approuvé en 2005. Celui-ci présente certaines règles qui nécessitent d'être précisées car elles présentent à l'usage des difficultés d'application :

- Il n'existe pas de gestion particulière des eaux pluviales ;
- Des règles d'implantation difficiles à appliquer en fonction des voies ;
- Le traitement des clôtures en secteur pavillonnaire produisent un paysage peu animé ;
- Les constructions existantes non conformes n'ont comme seule possibilité d'extension que la surélévation ;
- Les règles d'emprises ne se dégagent qu'à la lecture des règles de traitement des espaces libres ;
- Des contraintes quant à l'aspect des constructions très rigides et peu fondées ;
- La signification des termes employés n'est pas toujours explicite.

4.3. La justification de la règle

4.3.1 La structure du règlement

L'écriture réglementaire du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) a évolué dans sa forme par rapport à celle du Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.).

Le règlement du P.O.S. comprenait quinze articles. Celui du P.L.U. comprend désormais quatorze articles. En effet, les possibilités de dépasser le Coefficient d'Occupation des Sols (C.O.S.), que précisait l'article 15 du règlement, ont été supprimées par la loi S.R.U..

Pour le reste, le nouvel article R.123-9 du Code de l'Urbanisme, qui concerne le contenu du règlement du P.L.U. et fixe les éléments que celui-ci peut contenir, reprend globalement les rubriques antérieures de l'ancien R.123-21

4.3.2 Le contenu des articles

Le titre 1

Le titre I du règlement décrit les dispositions générales applicables à l'ensemble du territoire considéré.

Le caractère de la zone

Le caractère de la zone, présenté dans le « chapeau » du chapitre concernant la zone et définissant son affectation dominante, n'entre plus dans le contenu réglementaire du P.L.U.. Cette évolution est cohérente avec l'objectif de mixité urbaine, que proclame la « Loi S.R.U. », et qui conduit, en principe, à admettre toutes les occupations et utilisations du sol.

Les articles 1 et 2 (article R.123-9, alinéas 1 et 2, du Code de l'Urbanisme).

Les articles 1 et 2 du règlement concernent respectivement les occupations et utilisations du sol interdites et celles soumises à condition, alors que dans les P.O.S., l'article 1 arrêtaient la liste des occupations du sol autorisées. Cette évolution est cohérente avec l'objectif de mixité urbaine, que proclame la « Loi S.R.U. », et qui

4. LES CHOIX RETENUS

conduit, sur le principe, à admettre toutes les occupations et utilisations du sol. Le contenu de l'article 1 cite limitativement toutes les interdictions, ce qui conduit à autoriser tout ce qui n'est pas interdit à cet article. Les occupations et utilisations du sol ayant un impact fort ont donc été étudiées au cas par cas, en fonction des zones considérées. Il s'agit, en particulier, d'interdire ou de soumettre à certaines conditions restrictives les constructions dans les zones naturelles, les installations classées pour la protection de l'environnement les plus nuisantes...

L'article 3 (article R.123-9, alinéa 3, du Code de l'Urbanisme)

L'article 3 permet de prévoir les modalités de création de voies nouvelles et de préciser les conditions d'accès aux voies, quelle que soit leur nature, privée ou publique.

La notion de sécurité de tous les usagers de la voie constitue le principal motif des limitations administratives apportées par la règle.

L'article 4 (article R.123-9, alinéa 4, du Code de l'Urbanisme)

L'article 4 fixe les conditions d'alimentation des terrains constructibles par les réseaux.

Les conditions de desserte ont été retenues en fonction des préoccupations environnementales liées notamment aux risques des éventuelles inondations dues aux ruissellements des eaux, lors des pluies importantes (assainissement à la parcelle et réglementation des débits de fuite).

Des conditions ont par ailleurs été fixées pour la collecte des ordures ménagères.

L'article 5 (article R.123-9, alinéa 5, du Code de l'Urbanisme)

Non réglementé

Les articles 6, 7, et 8 (article R.123-9, alinéas 6, 7, et 8, du Code de l'Urbanisme)

Les articles 6, 7, et 8 fixent l'implantation des constructions par rapport aux voies, par rapport aux limites séparatives, et les unes par rapport aux autres.

Les possibilités d'extension des constructions non conformes à la règle ont été rédigées et encadrées.

L'article 9 (article R.123-9, alinéas 3, du Code de l'Urbanisme)

L'article 9 régit l'emprise au sol des constructions. En complément de

l'article 13, la détermination d'une emprise au sol des constructions permet d'influer efficacement sur la morphologie urbaine ; en outre, elle correspond à la volonté d'aérer le tissu urbain, et de limiter l'imperméabilisation des sols.

L'article 10 (article R.123-9, alinéa 10, du Code de l'Urbanisme)

L'article 10 définit les hauteurs maximales constructibles.

La définition de gabarit enveloppe permet de générer une architecture contemporaine qui s'inscrit dans des volumes qui s'apparentent aux constructions traditionnelles, l'étage de couronnement, en retrait s'apparente à la toiture traditionnelle.

L'article 11 (article R.123-9, alinéa 11, du Code de l'Urbanisme)

L'article 11 définit l'aspect extérieur des constructions : les règles générales utilisées ne doivent pas permettre les constructions ou installations qui, par leur situation, leurs matériaux, ou leur aspect, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, des sites, ou des paysages. Les prescriptions sont particulièrement précises dans le centre historique.

L'article 12 (article R.123-9, alinéa 12, du Code de l'Urbanisme)

L'article 12 fixe les normes du stationnement des véhicules. Les règles sont assises sur les surfaces construites en fonction de leur affectation et non plus sur le nombre de logements ou d'emplois comme rédigés dans le P.O.S.

L'article 12 instaure également des normes spécifiques pour le stationnement des deux roues dans les zones d'habitat collectif, de bureaux ou d'activités afin de favoriser cette pratique.

L'article 13 (article R.123-9 alinéa 13, du Code de l'Urbanisme)

L'article 13 définit des règles en ce qui concerne l'aménagement des espaces libres. Les règles visent à préserver un tissu urbain aéré et planté, et à paysager les espaces libres, en général, et, en particulier, les espaces libres laissés par les bâtiments implantés en recul par rapport aux voies publiques ou privées.

L'article 14 (article R.123-9, alinéa 14, du Code de l'Urbanisme)

Comme le prévoit l'article L.123-1, alinéa 14, la fixation d'un Coefficient d'Occupation des Sols (C.O.S.) est facultative dans les zones U et AU.

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Morangis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 février 2012

Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 16 décembre 2013

4. LES CHOIX RETENUS

4.2. Le PLU actuellement en application

Les incohérences des règles du PLU

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été approuvé en 2005. Celui-ci présente certaines règles qui nécessitent d'être précisées car elles présentent à l'usage des difficultés d'application :

- Il n'existe pas de gestion particulière des eaux pluviales ;
- Des règles d'implantation difficiles à appliquer en fonction des voies ;
- Le traitement des clôtures en secteur pavillonnaire produisent un paysage peu animé ;
- Les constructions existantes non conformes n'ont comme seule possibilité d'extension que la surélévation ;
- Les règles d'emprises ne se dégagent qu'à la lecture des règles de traitement des espaces libres ;
- Des contraintes quant à l'aspect des constructions très rigides et peu fondées ;
- La signification des termes employés n'est pas toujours explicite.

4.3. La justification de la règle

4.3.1 La structure du règlement

L'écriture réglementaire du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) a évolué dans sa forme par rapport à celle du Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.).

Le règlement du P.O.S. comprenait quinze articles. Celui du P.L.U. comprend désormais quatorze articles. En effet, les possibilités de dépasser le Coefficient d'Occupation des Sols (C.O.S.), que précisait l'article 15 du règlement, ont été supprimées par la loi S.R.U..

Pour le reste, le nouvel article R.123-9 du Code de l'Urbanisme, qui concerne le contenu du règlement du P.L.U. et fixe les éléments que celui-ci peut contenir, reprend globalement les rubriques antérieures de l'ancien R.123-21

4.3.2 Le contenu des articles

Le titre 1

Le titre I du règlement décrit les dispositions générales applicables à l'ensemble du territoire considéré.

Le caractère de la zone

Le caractère de la zone, présenté dans le « chapeau » du chapitre concernant la zone et définissant son affectation dominante, n'entre plus dans le contenu réglementaire du P.L.U.. Cette évolution est cohérente avec l'objectif de mixité urbaine, que proclame la « Loi S.R.U. », et qui conduit, en principe, à admettre toutes les occupations et utilisations du sol.

Les articles 1 et 2 (article R.123-9, alinéas 1 et 2, du Code de l'Urbanisme).

Les articles 1 et 2 du règlement concernent respectivement les occupations et utilisations du sol interdites et celles soumises à condition, alors que dans les P.O.S., l'article 1 arrêtait la liste des occupations du sol autorisées. Cette évolution est cohérente avec l'objectif de mixité urbaine, que proclame la « Loi S.R.U. », et qui

4. LES CHOIX RETENUS

conduit, sur le principe, à admettre toutes les occupations et utilisations du sol.
Le contenu de l'article 1 cite limitativement toutes les interdictions, ce qui conduit à autoriser tout ce qui n'est pas interdit à cet article. Les occupations et utilisations du sol ayant un impact fort ont donc été étudiées au cas par cas, en fonction des zones considérées. Il s'agit, en particulier, d'interdire ou de soumettre à certaines conditions restrictives les constructions dans les zones naturelles, les installations classées pour la protection de l'environnement les plus nuisantes...

L'article 3 (article R.123-9, alinéa 3, du Code de l'Urbanisme)

L'article 3 permet de prévoir les modalités de création de voies nouvelles et de préciser les conditions d'accès aux voies, quelle que soit leur nature, privée ou publique.

La notion de sécurité de tous les usagers de la voie constitue le principal motif des limitations administratives apportées par la règle.

L'article 4 (article R.123-9, alinéa 4, du Code de l'Urbanisme)

L'article 4 fixe les conditions d'alimentation des terrains constructibles par les réseaux.

Les conditions de desserte ont été retenues en fonction des préoccupations environnementales liées notamment aux risques des éventuelles inondations dues aux ruissellements des eaux, lors des pluies importantes (assainissement à la parcelle et réglementation des débits de fuite).

Des conditions ont par ailleurs été fixées pour la collecte des ordures ménagères.

L'article 5 (article R.123-9, alinéa 5, du Code de l'Urbanisme)

Non réglementé

Les articles 6, 7, et 8 (article R.123-9, alinéas 6, 7, et 8, du Code de l'Urbanisme)

Les articles 6, 7, et 8 fixent l'implantation des constructions par rapport aux voies, par rapport aux limites séparatives, et les unes par rapport aux autres.

Les possibilités d'extension des constructions non conformes à la règle ont été rédigées et encadrées.

L'article 9 (article R.123-9, alinéas 3, du Code de l'Urbanisme)

L'article 9 réglemente l'emprise au sol des constructions. En complément de

l'article 13, la détermination d'une emprise au sol des constructions permet d'influer efficacement sur la morphologie urbaine ; en outre, elle correspond à la volonté d'aérer le tissu urbain, et de limiter l'imperméabilisation des sols.

L'article 10 (article R.123-9, alinéa 10, du Code de l'Urbanisme)

L'article 10 définit les hauteurs maximales constructibles.

La définition de gabarit enveloppe permet de générer une architecture contemporaine qui s'inscrit dans des volumes qui s'apparentent aux constructions traditionnelles, l'étage de couronnement, en retrait s'apparente à la toiture traditionnelle.

L'article 11 (article R.123-9, alinéa 11, du Code de l'Urbanisme)

L'article 11 définit l'aspect extérieur des constructions : les règles générales utilisées ne doivent pas permettre les constructions ou installations qui, par leur situation, leurs matériaux, ou leur aspect, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, des sites, ou des paysages. Les prescriptions sont particulièrement précises dans le centre historique.

L'article 12 (article R.123-9, alinéa 12, du Code de l'Urbanisme)

L'article 12 fixe les normes du stationnement des véhicules. Les règles sont assises sur les surfaces construites en fonction de leur affectation et non plus sur le nombre de logements ou d'emplois comme rédigés dans le P.O.S.

L'article 12 instaure également des normes spécifiques pour le stationnement des deux roues dans les zones d'habitat collectif, de bureaux ou d'activités afin de favoriser cette pratique.

L'article 13 (article R.123-9 alinéa 13, du Code de l'Urbanisme)

L'article 13 définit des règles en ce qui concerne l'aménagement des espaces libres. Les règles visent à préserver un tissu urbain aéré et planté, et à paysager les espaces libres, en général, et, en particulier, les espaces libres laissés par les bâtiments implantés en recul par rapport aux voies publiques ou privées.

L'article 14 (article R.123-9, alinéa 14, du Code de l'Urbanisme)

Comme le prévoit l'article L.123-1, alinéa 14, la fixation d'un Coefficient d'Occupation des Sols (C.O.S.) est facultative dans les zones U et AU.

4. LES CHOIX RETENUS

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

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

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

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

- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'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 Morangis

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 février 2012
Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 16 décembre 2013*

ZONE A

Caractère dominant de la zone :

Cette zone à vocation agricole est protégée de toute urbanisation incompatible avec sa destination.

Article A 1 - OCCUPATIONS ET D'UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- 1) Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, d'équipement public ou privé, d'hôtellerie, de bureaux, de commerces, d'artisanat, d'industrie, d'entrepôt.
- 2) Les installations classées pour la protection de l'environnement au sens de la Loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 modifiée.
- 3) Les antennes de téléphonie mobile.
- 4) Les commerces susceptibles de générer des nuisances acoustiques, olfactives.
- 5) Les parcs d'attraction.
- 6) L'ouverture ou l'exploitation de toute carrière.
- 7) Le stationnement des caravanes et toute forme de camping caravanning et notamment l'accueil de caravanes sur un terrain nu.
- 8) Les dépôts d'épaves, de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets tels que pneus usés, ordures ménagères, de véhicules désaffectés dès lors que la superficie occupée sur une même parcelle atteint 5 m².

Article A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À CONDITIONS PARTICULIÈRES

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

- 1) Les constructions et installations strictement liées et nécessaires aux exploitations agricoles, sous réserve de mesures spéciales d'aménagement, d'exploitation ou d'isolement et de ne pas porter préjudice à l'agriculture.

- 2) Les constructions à usage de logement dès lors qu'elles sont nécessaires au fonctionnement ou au gardiennage des activités agricoles.
- 3) Les aménagements et constructions relatifs aux activités de loisirs sous réserve de présenter un lien avec l'exploitation agricole ou le jardinage (exemple : aménagement de jardins familiaux).
- 4) Les affouillements et exhaussements du sol à condition d'être liées aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés.
- 5) Les ouvrages techniques d'intérêt collectif (téléphone hors téléphonie mobile, réseaux d'énergie) ainsi que les équipements nécessaires aux télécommunications et les ouvrages liés à la sécurité dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans leur environnement.

Article A 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC.

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise un titre justifiant d'une servitude de passage suffisante.

3.1 – Conditions de desserte par les voies publiques ou privées

Les caractéristiques des voies doivent :

- être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions qu'elles doivent desservir,
- permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité ;
- permettre la desserte pour tout passage des réseaux nécessaires à l'opération projetée.

3.2 – Conditions d'accès aux voies de desserte

Les accès automobiles doivent être adaptés à l'opération et être aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies, l'accès sur une des voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Article A 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

I - Alimentation en eau potable

Toute construction nouvelle doit être alimentée en eau potable sous pression. Cette alimentation peut être assurée par un captage, un forage ou un puits particulier à condition que l'eau soit distribuée par des canalisations.

II - Assainissement

À l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des normes édictées dans le règlement d'assainissement.

1 – Eaux usées

Toute construction, installation nouvelle ou existante doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement.

En cas d'absence de réseau d'assainissement, les constructions ne peuvent être autorisées qu'à la condition de la mise en place d'un dispositif de traitement individuel et de manière à pouvoir être raccordées sur le réseau collectif lorsqu'il sera réalisé.

Les collecteurs d'eaux usées ne doivent transporter que des eaux usées domestiques, qui comprennent les eaux ménagères et les eaux vannes ou les eaux industrielles prétraitées et conformes aux normes de rejet.

2 – Eaux pluviales

Afin de supprimer tout apport vers le réseau public, les eaux pluviales provenant des surfaces imperméabilisées doivent être stockées, réemployées, infiltrées dans les sols par la mise en place de techniques alternatives au rejet au réseau (noues, bassins de rétention, fossés drainants...).

III – Collecte des ordures ménagères pour les nouvelles constructions

Pour les constructions à destination d'activité agricole, un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doit être aménagé.

IV – Réseaux divers

Les lignes de télécommunications et de distribution d'énergie (électricité et gaz) doivent être installées en souterrain et les coffrets de branchements doivent être intégrés aux clôtures en limite de propriété.

Article A 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

Article A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

Sauf indication contraire portée au plan les constructions doivent être implantées à 12 mètres au moins des limites d'emprises publiques, et 10 m pour les hangars.

Cette disposition peut ne pas être appliquée pour des travaux d'amélioration ou d'extension de constructions existantes.

Une implantation différente pourra également être admise pour les ouvrages de faible importance réalisés par une collectivité, un service public ou leurs concessionnaires dans un but d'intérêt général (WC, cabine téléphonique, poste de transformation, abri voyageur, pylônes, antennes liées aux réseaux collectifs...) et les équipements techniques liés à la sécurité.

Article A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR APPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives. La distance séparant un bâtiment des limites séparatives doit être au moins égale à 8 mètres.

Cette disposition peut ne pas être appliquée pour des travaux d'amélioration ou d'extension de constructions existantes.

Une implantation différente pourra également être admise pour les ouvrages de faible importance (moins de 5 m²) réalisés par une collectivité, un service public ou leurs concessionnaires dans un but d'intérêt général (WC, cabine téléphonique, poste de transformation, abri voyageur, pylônes, antennes liées aux réseaux collectifs...) et les équipements techniques liés à la sécurité.

Article A 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Un recul au moins égal à 4 mètres pourra être exigé entre deux constructions ne comportant pas de baies éclairant des pièces principales en vis-à-vis. Dans le cas contraire, le recul minimum est de 8 mètres.

Article A 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé.

Article A 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur totale des constructions est limitée à 10 mètres.

Article A 11 - ASPECT EXTERIEUR

Par leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol ne doivent pas porter atteinte aux caractères ou à l'intérêt des lieux avoisinant, aux sites et aux paysages.

Article A 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

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

Article A 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX, DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

Obligation de planter

Les abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, aires de stationnement...), leur traitement paysager doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- des essences végétales qui doivent être locales, en excluant les haies de thuyas ou autre rideau végétal qui limitent la vue vers le paysage.
- de la topographie et de la configuration du terrain afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain,
- de l'ensoleillement, lorsqu'il s'agit d'aménagements paysagers végétalisés

Article A 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Non réglementé.

ZONE UZ

Caractère dominant de la zone

La zone UZ correspond à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly. Elle est destinée à recevoir des équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, les activités et les services en relation économique ou fonctionnelle avec ses activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs.

Article UZ 1 - OCCUPATIONS ET D'UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- 1) Les habitations à l'exception de celles autorisées dans le cadre de l'article UZ 2.
- 2) Les activités générant des nuisances sonores (exemple : essais moteurs et entretien d'avions).
- 3) Le stationnement des caravanes servant à la vente de denrées.
- 4) L'ouverture et l'exploitation de toute carrière.
- 5) Les affouillements et les exhaussements de terrain non nécessaires à la construction.
- 6) Les antennes de téléphonie mobile.
- 7) Les dépôts d'épaves, de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets tels que pneus usés, ordures ménagères, de véhicules désaffectés dès lors que la superficie occupée sur une même parcelle atteint 5 m².

Article UZ 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

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

- 1) Les opérations compatibles avec la vocation de la plate-forme.
- 2) Les constructions destinées à l'habitation des personnes dont la présence est nécessaire et liée à l'activité de cette zone.

Article UZ 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC.

I - Règle générale

Toute construction doit être desservie par une voie ouverte à la circulation en état de viabilité et dont les caractéristiques correspondent à sa destination.

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies doivent permettre l'approche et le retournement des véhicules de lutte contre l'incendie.

Les espaces nécessaires aux manœuvres et au stationnement des véhicules destinés au fonctionnement des constructions doivent être ménagés sur les emprises de projets.

II - Accès

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur le fonds voisin.

Toute construction doit avoir un accès adapté à sa nature et une largeur minimale de 3.50 mètres jusqu'à son raccordement sur une voie publique ou privée en bon état de viabilité. En cas de servitude de passage, créée postérieurement au 1^{er} juin 2000, sa largeur doit être de 3.50 mètres minimum sur toute sa longueur.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

La disposition des accès doit assurer la sécurité des usagers. Leurs abords doivent être dégagés de façon à assurer la sûreté d'usage.

L'autorisation du gestionnaire de plate-forme doit être obtenue.

L'emprise (chaussée et accotements) minimum des voiries nouvelles raccordées aux voiries départementales est fixée à 10 mètres.

Article UZ 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

I - Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nécessitant une alimentation en eau doit être raccordée au réseau d'eau potable public ou privé.

II - Assainissement

L'assainissement sera de type séparatif.

♦ **Eaux usées**

Le branchement sur un réseau d'assainissement public ou de la plate-forme est obligatoire pour toute construction nouvelle. Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales.

Les réseaux d'eaux usées devront être équipés si nécessaire de dispositifs empêchant le reflux des eaux (clapets anti-retour).

L'évacuation des liquides industriels résiduaires dans le réseau est subordonné à un pré-traitement (l'évacuation des liquides industriels résiduaires est soumise aux dispositions des articles R.118-8 et R. 111-12 du Code de l'Urbanisme).

♦ **Eaux pluviales****- Quantitativement**

Les eaux pluviales seront prioritairement infiltrées (végétalisation, noues plantées, puits d'infiltration).

Si la nature du sol ne permet pas une infiltration totale, un ouvrage de stockage pour réemploi ou de régulation (réservoir avec débit de fuite...), avant rejet, sera installé de façon à limiter le débit de 1 litre / seconde / hectare, de terrain aménagé, le volume étant calculé pour une pluie de retour 20 ans.

- Qualitativement

Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol. Ces aménagements (et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués du terrain) sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale non soumise à autorisation ou à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et de la loi sur l'eau, doit être équipée d'un dispositif de traitement des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de l'activité et assurant une protection efficace du milieu naturel.

Les surfaces imperméabilisées de plus de 10 places de stationnement de véhicules légers, ou 5 places de stationnement de poids lourds à ciel ouvert, doivent être équipées d'un déboureur déshuileur installé avant le regard de raccordement au réseau des eaux pluviales, sauf réglementation plus contraignante existante dans le règlement d'assainissement.

III - Réseaux divers

Les réseaux divers tels que les lignes de télécommunication et de distribution d'énergie doivent être installées en souterrain, et les coffrets de branchement intégrés aux bâti et / ou aux clôtures.

Toute modification importante des réseaux existants, tant privés que publics, doit être conçue de manière à aboutir à leur raccordement au réseau en souterrain.

Article UZ 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

Article UZ 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES**I - Champs d'application**

Les dispositions du présent article s'appliquent aux emprises publiques et aux voies ouvertes à la circulation automobile existantes ou créées à l'occasion du projet considéré que celles-ci soient de statut public ou privé.

Les constructions doivent s'implanter en retrait de 10 mètres de l'alignement depuis l'axe de la RD118.

II - Exceptions

Les ouvrages et installations techniques nécessaires aux concessionnaires de réseaux, les installations liées à la couverture des espaces de stationnement des vélos ainsi que les constructions liées à la réalisation ou au fonctionnement des équipements d'infrastructures ne sont pas assujettis au premier alinéa du paragraphe ci-dessus.

Article UZ 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions seront implantées de manière à assurer le libre accès des moyens de lutte contre l'incendie avec un retrait minimum de 5 mètres par rapport aux limites séparatives.

Toutefois, lorsqu'une limite séparative correspond en tout ou partie à une limite de zonage d'une zone A ou N, le retrait compté horizontalement de tout point du bâtiment au point le plus proche de la limite sera de 50 mètres minimum.

Article UZ 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

La distance entre deux bâtiments n'est pas réglementée.

Article UZ 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol n'est pas réglementée.

Article UZ 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des bâtiments au sommet du toit, au faîtage ou à l'acrotère sera limitée à 15 mètres.

Article UZ 11 - ASPECT EXTERIEUR

Par leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol ne doivent pas porter atteinte aux caractères ou à l'intérêt des lieux avoisinant et du site.

Elles devront notamment tenir compte de leur perceptibilité à la fois proche et lointaine. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les parkings en étage et leurs façades doivent participer de façon qualitative à la composition architecturale de la construction. Ainsi, les véhicules situés dans ces espaces de stationnement ne devront pas être visibles de la voie. Par ailleurs, les rampes devront être intégrées à la construction.

L'éclairage devra participer à la composition de l'espace et mettre en valeur, selon les besoins du projet, les volumes, les éléments d'architecture ou de végétation.

Les projets sont soumis à l'avis du responsable de l'architecture d'ADP.

Dispositions spécifiques

Toutes les dispositions techniques devront être mises en œuvre pour minimiser l'impact visuel des antennes de radio téléphonie.

Les antennes individuelles et collectives de réception, les appareils techniques (exemple : les ventilations), devront être situés sur les toitures et ne pas être visibles de la voie.

Les bouches d'aération et les autres dispositifs techniques nécessaires au bon fonctionnement des immeubles devront soit participer à la composition architecturale du bâtiment, soit être masqués par des acrotères ou par d'autres éléments de façade afin de ne pas être perceptibles depuis les espaces publics.

Article UZ 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

L'aménagement des aires de stationnement doit être actualisé à chaque opération de construction ou de transformation de locaux. Leur nombre et leurs caractéristiques doivent être adaptés aux besoins des entreprises.

Celles-ci peuvent être réalisées soit :

- Sur le fond concerné,

- Sur un fond tiers moyennant accord du tiers et du gestionnaire de plate-forme,
- Sur des espaces publics réalisés pour le gestionnaire de plate-forme.

L'aménagement de stationnement pour cycles est obligatoire. Au-delà de 6 emplacements, des aménagements destinés à protéger les cycles de la pluie doivent être mis en place.

Les ouvrages et installations techniques nécessaires aux concessionnaires de réseaux, ainsi que les constructions liées à la réalisation ou au fonctionnement des équipements d'infrastructure ne sont pas assujettis à la règle.

Article UZ 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX, DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS –

Les plantations doivent participer de façon réfléchie à la constitution des espaces, qu'ils soient naturels ou urbains.

A l'exception des alignements d'arbres qui supposent une certaine homogénéité, il sera nécessaire de maintenir une diversité importante des espèces plantées tant en terme de taille, que de forme, de feuillage, de type et de période de floraison. Ainsi, il est intéressant de varier le port des espèces choisies (port fastigié, globuleux, élané ou conique).

Les plantes à racines traçantes (telles que les peupliers, les acacias ou les robiniers) sont interdites à moins de 50 mètres des constructions, des aménagements de voiries et des différents réseaux.

Les plantes susceptibles d'attirer les oiseaux sont interdites.

Les zones de stationnement extérieures devront obligatoirement être plantées de la façon suivante :

- Des arbres de haute tige devront être plantés avec un intervalle équivalent à une largeur de quatre places de stationnement (soit une distance de 10 mètres environ).
- Des haies pourront être implantées le long des clôtures délimitant les surfaces de stationnement. Ces haies devront satisfaire aux dispositions à prendre en compte dans le cadre du péril aviaire (cf. article UZ13).

Article UZ 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

L'occupation du sol n'est pas réglementée.

B2.

**Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Morangis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 février 2012

Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 16 décembre 2013

ZONE A

Caractère dominant de la zone :

Cette zone à vocation agricole est protégée de toute urbanisation incompatible avec sa destination.

Toutefois, elle autorise les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Article A 1 - OCCUPATIONS ET D'UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- 1) Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'habitation, d'équipement public (à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris) ou privé, d'hôtellerie, de bureaux, de commerces, d'artisanat, d'industrie, d'entrepôt.
- 2) Les installations classées pour la protection de l'environnement au sens de la Loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 modifiée.
- 3) Les antennes de téléphonie mobile.
- 4) Les commerces susceptibles de générer des nuisances acoustiques, olfactives.
- 5) Les parcs d'attraction.
- 6) L'ouverture ou l'exploitation de toute carrière.
- 7) Le stationnement des caravanes et toute forme de camping caravanning et notamment l'accueil de caravanes sur un terrain nu.
- 8) Les dépôts d'épaves, de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets tels que pneus usés, ordures ménagères, de véhicules désaffectés dès lors que la superficie occupée sur une même parcelle atteint 5 m².

Article A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

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

- 1) Les constructions et installations strictement liées et nécessaires aux exploitations agricoles, sous réserve de mesures spéciales d'aménagement, d'exploitation ou d'isolement et de ne pas porter préjudice à l'agriculture.

- 2) Les constructions à usage de logement dès lors qu'elles sont nécessaires au fonctionnement ou au gardiennage des activités agricoles.
- 3) Les aménagements et constructions relatifs aux activités de loisirs sous réserve de présenter un lien avec l'exploitation agricole ou le jardinage (exemple : aménagement de jardins familiaux).
- 4) Les affouillements et exhaussements du sol à condition d'être liées aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés.
- 5) Les ouvrages techniques d'intérêt collectif (téléphone hors téléphonie mobile, réseaux d'énergie) ainsi que les équipements nécessaires aux télécommunications et les ouvrages liés à la sécurité, ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans leur environnement.

Article A 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC.

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise un titre justifiant d'une servitude de passage suffisante.

3.1 – Conditions de desserte par les voies publiques ou privées

Les caractéristiques des voies doivent :

- être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions qu'elles doivent desservir,
- permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité ;
- permettre la desserte pour tout passage des réseaux nécessaires à l'opération projetée.

3.2 – Conditions d'accès aux voies de desserte

Les accès automobiles doivent être adaptés à l'opération et être aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies, l'accès sur une des voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Article A 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

I - Alimentation en eau potable

Toute construction nouvelle doit être alimentée en eau potable sous pression. Cette alimentation peut être assurée par un captage, un forage ou un puits particulier à condition que l'eau soit distribuée par des canalisations.

II - Assainissement

À l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des normes édictées dans le règlement d'assainissement.

1 – Eaux usées

Toute construction, installation nouvelle ou existante doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement.

En cas d'absence de réseau d'assainissement, les constructions ne peuvent être autorisées qu'à la condition de la mise en place d'un dispositif de traitement individuel et de manière à pouvoir être raccordées sur le réseau collectif lorsqu'il sera réalisé.

Les collecteurs d'eaux usées ne doivent transporter que des eaux usées domestiques, qui comprennent les eaux ménagères et les eaux vannes ou les eaux industrielles prétraitées et conformes aux normes de rejet.

2 – Eaux pluviales

Afin de supprimer tout apport vers le réseau public, les eaux pluviales provenant des surfaces imperméabilisées doivent être stockées, réemployées, infiltrées dans les sols par la mise en place de techniques alternatives au rejet au réseau (noues, bassins de rétention, fossés drainants...).

III – Collecte des ordures ménagères pour les nouvelles constructions

Pour les constructions à destination d'activité agricole, un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doit être aménagé.

IV – Réseaux divers

Les lignes de télécommunications et de distribution d'énergie (électricité et gaz) doivent être installées en souterrain et les coffrets de branchements doivent être intégrés aux clôtures en limite de propriété.

Article A 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

Article A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

Sauf indication contraire portée au plan les constructions doivent être implantées à 12 mètres au moins des limites d'emprises publiques, et 10 m pour les hangars.

Cette disposition peut ne pas être appliquée pour des travaux d'amélioration ou d'extension de constructions existantes.

Une implantation différente pourra également être admise pour les ouvrages de faible importance réalisés par une collectivité, un service public ou leurs concessionnaires dans un but d'intérêt général (WC, cabine téléphonique, poste de transformation, abri voyageur, pylônes, antennes liées aux réseaux collectifs...) et les équipements techniques liés à la sécurité.

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

Article A 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR APPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives. La distance séparant un bâtiment des limites séparatives doit être au moins égale à 8 mètres.

Cette disposition peut ne pas être appliquée pour des travaux d'amélioration ou d'extension de constructions existantes.

Une implantation différente pourra également être admise pour les ouvrages de faible importance (moins de 5 m²) réalisés par une collectivité, un service public ou leurs concessionnaires dans un but d'intérêt général (WC, cabine téléphonique, poste de transformation, abri voyageur, pylônes, antennes liées aux réseaux collectifs...) et les équipements techniques liés à la sécurité.

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 A 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Un recul au moins égal à 4 mètres pourra être exigé entre deux constructions ne comportant pas de baies éclairant des pièces principales en vis-à-vis. Dans le cas contraire, le recul minimum est de 8 mètres.

Article A 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé.

Article A 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur totale des constructions est limitée à 10 mètres.

Article A 11 - ASPECT EXTERIEUR

Par leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol ne doivent pas porter atteinte aux caractères ou à l'intérêt des lieux avoisinant, aux sites et aux paysages.

Article A 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

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

Article A 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX, DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

Obligation de planter

Les abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, aires de stationnement...), leur traitement paysager doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- des essences végétales qui doivent être locales, en excluant les haies de thuyas ou autre rideau végétal qui limitent la vue vers le paysage.
- de la topographie et de la configuration du terrain afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain,
- de l'ensoleillement, lorsqu'il s'agit d'aménagements paysagers végétalisés

Article A 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Non réglementé.

ZONE UZ

Caractère dominant de la zone

La zone UZ correspond à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly. Elle est destinée à recevoir des équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, les activités et les services en relation économique ou fonctionnelle avec ses activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs. Elle autorise également les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Article UZ 1 - OCCUPATIONS ET D'UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- 1) Les habitations à l'exception de celles autorisées dans le cadre de l'article UZ 2.
- 2) Les activités générant des nuisances sonores (exemple : essais moteurs et entretien d'avions).
- 3) Le stationnement des caravanes servant à la vente de denrées.
- 4) L'ouverture et l'exploitation de toute carrière.
- 5) Les affouillements et les exhaussements de terrain non nécessaires à la construction.
- 6) Les antennes de téléphonie mobile.
- 7) Les dépôts d'épaves, de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets tels que pneus usés, ordures ménagères, de véhicules désaffectés dès lors que la superficie occupée sur une même parcelle atteint 5 m².

Article UZ 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

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

- 1) Les opérations compatibles avec la vocation de la plate-forme.
- 2) Les constructions destinées à l'habitation des personnes dont la présence est nécessaire et liée à l'activité de cette zone.

Article UZ 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC.

I - Règle générale

Toute construction doit être desservie par une voie ouverte à la circulation en état de viabilité et dont les caractéristiques correspondent à sa destination.

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies doivent permettre l'approche et le retournement des véhicules de lutte contre l'incendie.

Les espaces nécessaires aux manœuvres et au stationnement des véhicules destinés au fonctionnement des constructions doivent être ménagés sur les emprises de projets.

II - Accès

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur le fonds voisin.

Toute construction doit avoir un accès adapté à sa nature et une largeur minimale de 3.50 mètres jusqu'à son raccordement sur une voie publique ou privée en bon état de viabilité. En cas de servitude de passage, créée postérieurement au 1^{er} juin 2000, sa largeur doit être de 3.50 mètres minimum sur toute sa longueur.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

La disposition des accès doit assurer la sécurité des usagers. Leurs abords doivent être dégagés de façon à assurer la sûreté d'usage.

L'autorisation du gestionnaire de plate-forme doit être obtenue.

L'emprise (chaussée et accotements) minimum des voiries nouvelles raccordées aux voiries départementales est fixée à 10 mètres.

Article UZ 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

I - Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nécessitant une alimentation en eau doit être raccordée au réseau d'eau potable public ou privé.

II - Assainissement

L'assainissement sera de type séparatif.

♦ **Eaux usées**

Le branchement sur un réseau d'assainissement public ou de la plate-forme est obligatoire pour toute construction nouvelle. Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales.

Les réseaux d'eaux usées devront être équipés si nécessaire de dispositifs empêchant le reflux des eaux (clapets anti-retour).

L'évacuation des liquides industriels résiduaires dans le réseau est subordonné à un pré-traitement (l'évacuation des liquides industriels résiduaires est soumise aux dispositions des articles R.118-8 et R. 111-12 du Code de l'Urbanisme).

♦ **Eaux pluviales****- Quantitativement**

Les eaux pluviales seront prioritairement infiltrées (végétalisation, noues plantées, puits d'infiltration).

Si la nature du sol ne permet pas une infiltration totale, un ouvrage de stockage pour réemploi ou de régulation (réservoir avec débit de fuite...), avant rejet, sera installé de façon à limiter le débit de 1 litre / seconde / hectare, de terrain aménagé, le volume étant calculé pour une pluie de retour 20 ans.

- Qualitativement

Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol. Ces aménagements (et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués du terrain) sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale non soumise à autorisation ou à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et de la loi sur l'eau, doit être équipée d'un dispositif de traitement des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de l'activité et assurant une protection efficace du milieu naturel.

Les surfaces imperméabilisées de plus de 10 places de stationnement de véhicules légers, ou 5 places de stationnement de poids lourds à ciel ouvert, doivent être équipées d'un débourbeur déshuileur installé avant le regard de raccordement au réseau des eaux pluviales, sauf réglementation plus contraignante existante dans le règlement d'assainissement.

III - Réseaux divers

Les réseaux divers tels que les lignes de télécommunication et de distribution d'énergie doivent être installées en souterrain, et les coffrets de branchement intégrés aux bâti et / ou aux clôtures.

Toute modification importante des réseaux existants, tant privés que publics, doit être conçue de manière à aboutir à leur raccordement au réseau en souterrain.

Article UZ 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

Article UZ 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES**I - Champs d'application**

Les dispositions du présent article s'appliquent aux emprises publiques et aux voies ouvertes à la circulation automobile existantes ou créées à l'occasion du projet considéré que celles-ci soient de statut public ou privé.

Les constructions doivent s'implanter en retrait de 10 mètres de l'alignement depuis l'axe de la RD118.

II - Exceptions

Les ouvrages et installations techniques nécessaires aux concessionnaires de réseaux, les installations liées à la couverture des espaces de stationnement des vélos ainsi que les constructions liées à la réalisation ou au fonctionnement des équipements d'infrastructures ne sont pas assujettis au premier alinéa du paragraphe ci-dessus.

Article UZ 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions seront implantées de manière à assurer le libre accès des moyens de lutte contre l'incendie avec un retrait minimum de 5 mètres par rapport aux limites séparatives.

Toutefois, lorsqu'une limite séparative correspond en tout ou partie à une limite de zonage d'une zone A ou N, le retrait compté horizontalement de tout point du bâtiment au point le plus proche de la limite sera de 50 mètres minimum.

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, y compris en limite de zonage d'une zone A ou N.

Article UZ 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

La distance entre deux bâtiments n'est pas réglementée.

Article UZ 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol n'est pas réglementée.

Article UZ 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des bâtiments au sommet du toit, au faîtage ou à l'acrotère sera limitée à 15 mètres.

Article UZ 11 - ASPECT EXTERIEUR

Par leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol ne doivent pas porter atteinte aux caractères ou à l'intérêt des lieux avoisinant et du site.

Elles devront notamment tenir compte de leur perceptibilité à la fois proche et lointaine. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit.

Les parkings en étage et leurs façades doivent participer de façon qualitative à la composition architecturale de la construction. Ainsi, les véhicules situés dans ces espaces de stationnement ne devront pas être visibles de la voie. Par ailleurs, les rampes devront être intégrées à la construction.

L'éclairage devra participer à la composition de l'espace et mettre en valeur, selon les besoins du projet, les volumes, les éléments d'architecture ou de végétation.

Les projets sont soumis à l'avis du responsable de l'architecture d'ADP.

Dispositions spécifiques

Toutes les dispositions techniques devront être mises en œuvre pour minimiser l'impact visuel des antennes de radio téléphonie.

Les antennes individuelles et collectives de réception, les appareils techniques (exemple : les ventilations), devront être situés sur les toitures et ne pas être visibles de la voie.

Les bouches d'aération et les autres dispositifs techniques nécessaires au bon fonctionnement des immeubles devront soit participer à la composition architecturale du bâtiment, soit être masqués par des acrotères ou par d'autres éléments de façade afin de ne pas être perceptibles depuis les espaces publics.

Article UZ 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

L'aménagement des aires de stationnement doit être actualisé à chaque opération de construction ou de transformation de locaux. Leur nombre et leurs caractéristiques doivent être adaptés aux besoins des entreprises.

Celles-ci peuvent être réalisées soit :

- Sur le fond concerné,

- Sur un fond tiers moyennant accord du tiers et du gestionnaire de plate-forme,
- Sur des espaces publics réalisés pour le gestionnaire de plate-forme.

L'aménagement de stationnement pour cycles est obligatoire. Au-delà de 6 emplacements, des aménagements destinés à protéger les cycles de la pluie doivent être mis en place.

Les ouvrages et installations techniques nécessaires aux concessionnaires de réseaux, ainsi que les constructions liées à la réalisation ou au fonctionnement des équipements d'infrastructure ne sont pas assujettis à la règle.

Article UZ 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX, DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS –

Les plantations doivent participer de façon réfléchie à la constitution des espaces, qu'ils soient naturels ou urbains.

A l'exception des alignements d'arbres qui supposent une certaine homogénéité, il sera nécessaire de maintenir une diversité importante des espèces plantées tant en terme de taille, que de forme, de feuillage, de type et de période de floraison. Ainsi, il est intéressant de varier le port des espèces choisies (port fastigié, globuleux, élané ou conique).

Les plantes à racines traçantes (telles que les peupliers, les acacias ou les robiniers) sont interdites à moins de 50 mètres des constructions, des aménagements de voiries et des différents réseaux.

Les plantes susceptibles d'attirer les oiseaux sont interdites.

Les zones de stationnement extérieures devront obligatoirement être plantées de la façon suivante :

- Des arbres de haute tige devront être plantés avec un intervalle équivalent à une largeur de quatre places de stationnement (soit une distance de 10 mètres environ).
- Des haies pourront être implantées le long des clôtures délimitant les surfaces de stationnement. Ces haies devront satisfaire aux dispositions à prendre en compte dans le cadre du péril aviaire (cf. article UZ13).

Article UZ 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

L'occupation du sol n'est pas réglementée.

C1.

Zonage et réservations
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Morangis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 février 2012

Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 16 décembre 2013

C2.

Zonage et réservations

Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Morangis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 16 février 2012

Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 16 décembre 2013

Nom	Superficie	Objectif	Bénéficiaire
ER (1)	2310 m ²	Réalisation d'espaces verts et de liaisons piétonnes entre les groupes scolaires	Commune
<u>ER (9)</u>	<u>2000 m²</u>	<u>Réalisation du réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)</u>	<u>Société du Grand Paris</u>

Document mis en compatibilité





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

www.societedugrandparis.fr