

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

## LIGNE 14 SUD

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

PIÈCE  
1.1.5

Mise en compatibilité des documents  
d'urbanisme

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Thiais



# Sommaire

<b>1</b>	<b>Préambule</b>	<b>5</b>	
<b>2</b>	<b>Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme</b>	<b>9</b>	
2.1	La mise en compatibilité	11	
2.1.1	Définition	11	
2.1.2	Champ d'application	11	
2.1.3	Objet	11	
2.2	Le déroulement de la procédure	11	
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12	
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	12	
2.4.1	Article L. 123-14	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	
<b>3</b>	<b>Présentation générale du projet et de son contexte</b>	<b>15</b>	
3.1	Le contexte administratif du projet	17	
3.1.1	Généralités	17	
3.1.2	Etat des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département du Val-de-Marne (94)	17	
3.2	Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique	17	
3.2.1	Le programme d'ensemble	17	
3.2.2	Le projet : liaison en métro automatique entre « Olympiades » et « Aéroport d'Orly »	19	
3.2.3	Présentation technique du projet	20	
3.2.4	Présentation du projet sur la ville de Thiais	21	
<b>4</b>	<b>Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune</b>	<b>23</b>	
4.1	Les documents supra-communaux	25	
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	25	
4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	25	
4.2	Le POS en vigueur	25	
4.2.1	Le plan de zonage : la zone traversée	25	
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	25	
4.2.3	Les contraintes réglementaires	25	
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	28	
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité	28	
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	28	
4.3.3	Evolutions du règlement induites par le projet	29	
<b>5</b>	<b>Extraits des documents d'urbanisme de la commune</b>	<b>33</b>	
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur		
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité		
B1.	Extrait du règlement en vigueur		
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité		



## **1 Préambule**



**Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la ville de THIAIS, dans le Département du Val-de-Marne, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon « Olympiades – Aéroport d'Orly » du réseau de transport public du Grand Paris dont une section souterraine traverse le territoire communal.**

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

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

**Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du POS approuvé de la commune de THIAIS 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 THIAIS est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 18 mai 2001, redevenu opposable après annulation du PLU par le Tribunal Administratif.**

Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 28 septembre 2007.

Ainsi, malgré cette évolution postérieure, le document d'urbanisme de THIAIS ayant été institué avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU) modifiée notamment par loi du 12 juillet 2010, portant « Engagement National pour l'Environnement », instituant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), il conserve sa spécificité quant à son contenu qui reste régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme, dans sa rédaction antérieure à la loi SRU. Il produit toutefois les mêmes effets qu'un PLU et obéit au même régime juridique.

**Le Conseil Municipal de THIAIS a prescrit, par délibération du 30 juin 2014, le lancement de la procédure de révision du POS en vue de sa transformation en PLU.**

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

### 2.1.3 Objet

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

Plus précisément, elle concerne :

- **La section courante de l'infrastructure en souterrain** : 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.

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

- Les **ouvrages techniques annexes** tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.
- Les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public du Grand Paris : le **site de maintenance et de remisage** pour le matériel roulant (**SMR**) et sa voie de raccordement. A noter que le SMR peut être en partie classé au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

## 2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

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

*Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du POS approuvé de la ville de THIAIS. 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 POS 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 POS approuvé de la ville de THIAIS 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 POS de la ville de THIAIS.*

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

*À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du POS de la ville de THIAIS 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 POS. 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 POS 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 POS** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

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

## 2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

### 2.4.1 Article L. 123-14

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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. Toutefois, les règlements des POS ayant une base légale différente de celle des PLU en application de l'article L. 123-19 du Code de l'Urbanisme (dans sa rédaction antérieure à la loi SRU), leur contenu est maintenu.

Ainsi, les dispositions relatives aux articles 5 des règlements portant sur la superficie minimale des terrains constructibles, et celles relatives aux articles 14 portant sur le coefficient d'occupation des sols qui deviennent sans objet dans les PLU demeurent valides dans les POS.

## 2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

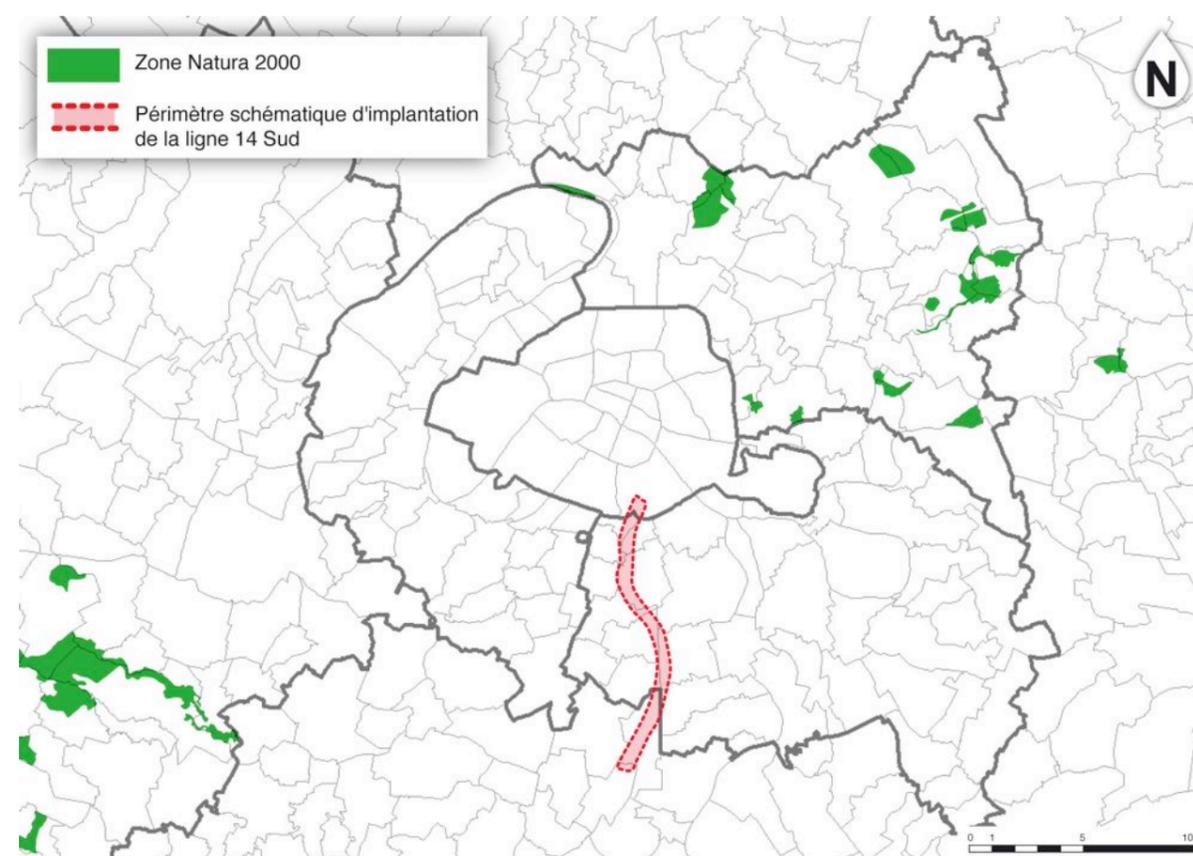
En application de l'article R. 121-16 du Code de l'Urbanisme, dans sa rédaction issue du décret n°2012-995 du 23 août 2012, sont notamment soumises à évaluation environnementale les procédures d'évolution des POS ou PLU dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 et qui permettent 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 THIAIS ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

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

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

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



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

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

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 POS de THIAIS 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 POS de THIAIS 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 POS de THIAIS n'est pas soumise à la procédure d'évaluation environnementale.

### **3 Présentation générale du projet et de son contexte**



### 3.1 Le contexte administratif du projet

#### 3.1.1 Généralités

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur le tronçon entre « Olympiades » et « Aéroport d'Orly », traverse, **11 communes**, toutes dotées d'un POS ou PLU. Seuls 5 d'entre eux nécessitant une mise en compatibilité.

La répartition des communes dont les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité par département est, du Nord au Sud :

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

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

Enfin, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 2013 est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

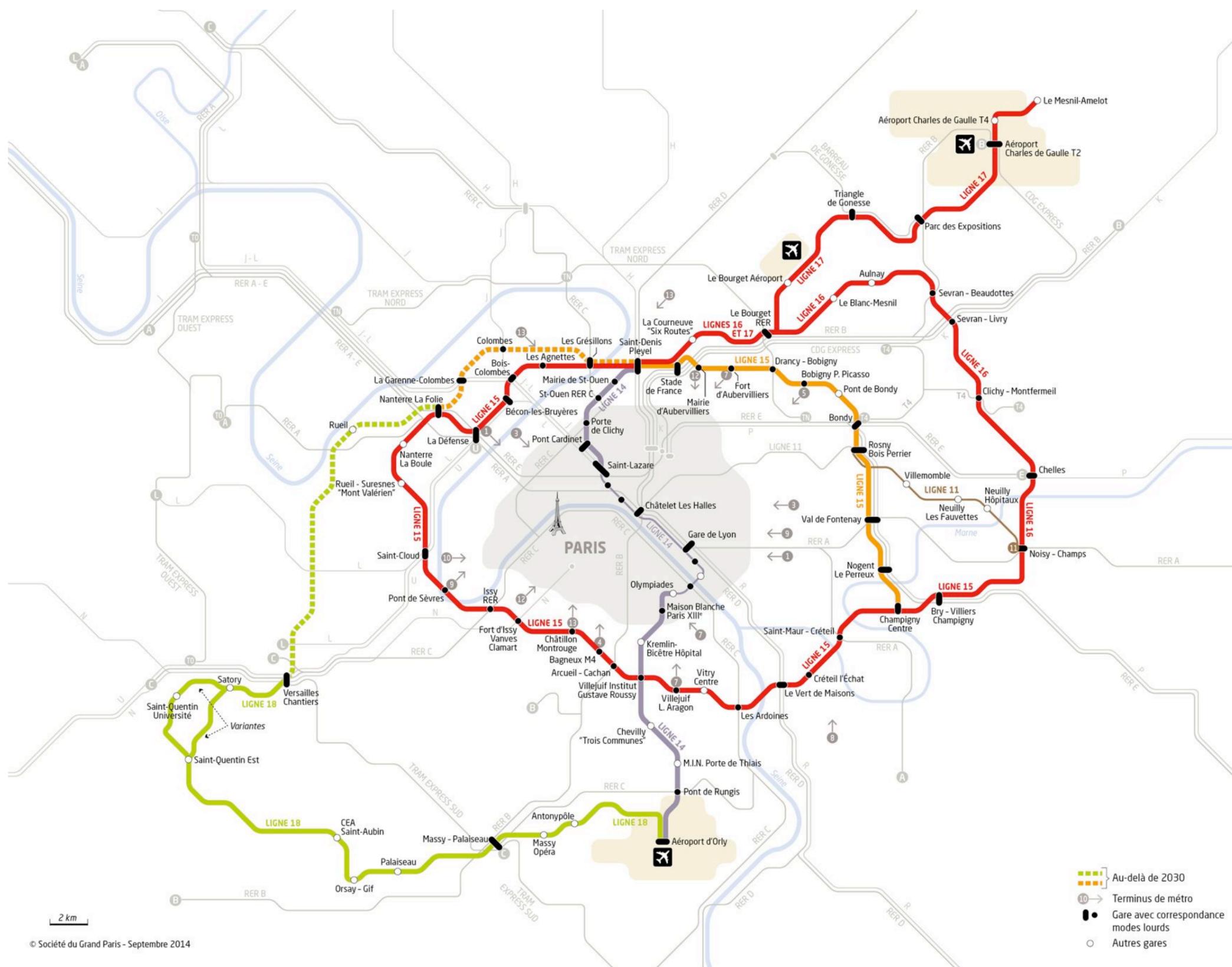
#### 3.2.1 Le programme d'ensemble

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

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

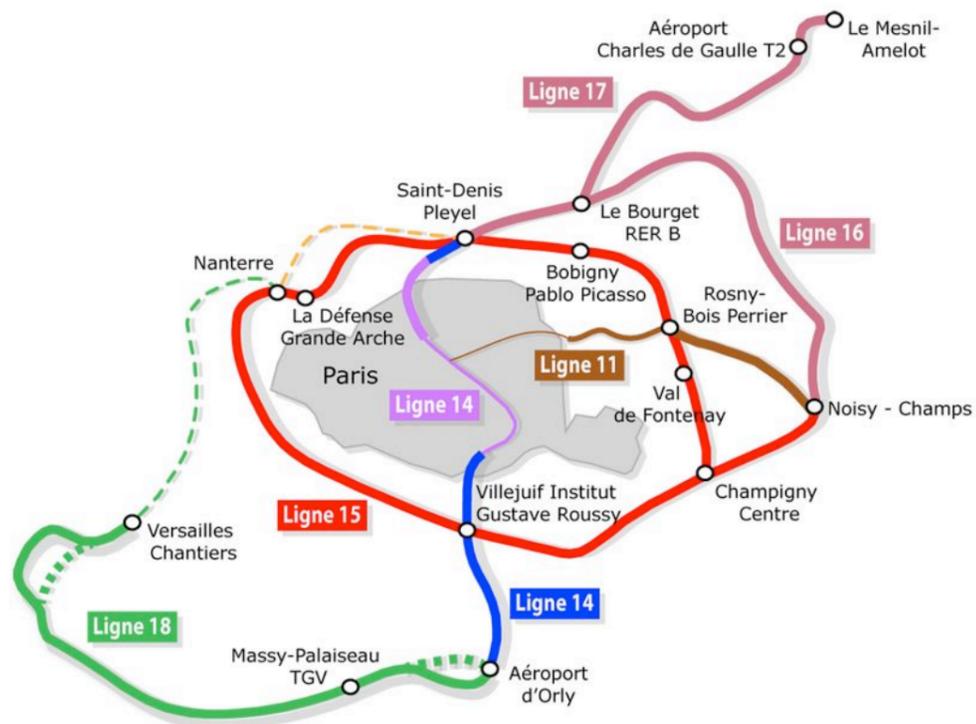
- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération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



Le programme : le réseau Grand Paris Express

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

En 2012, en perspective du lancement de la phase opérationnelle du projet, le gouvernement a souhaité préciser le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du Grand Paris Express. Les travaux menés dans cette perspective ont permis d'établir des orientations et d'arrêter des décisions partagées sur la définition des projets (relevant à la fois du Grand Paris Express ainsi que de la modernisation et de l'extension du réseau existant), leur calendrier, leur financement et leur mise en œuvre. Ces orientations ont été présentées le 6 mars 2013 par le Premier ministre sous l'appellation « Le Nouveau Grand Paris ». Ces éléments sont détaillés dans la pièce C portant sur la présentation du programme du dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique.



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

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

Compte tenu de l'ampleur du programme d'ensemble et de son étendue géographique, le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (lignes bleue, rouge et verte) donnera lieu à plusieurs déclarations d'utilité publique et fait ainsi l'objet de plusieurs enquêtes publiques préalables. Chaque enquête porte sur une section spécifique du réseau, correspondant à un « tronçon » de ligne autonome, cohérent en termes d'organisation des travaux.

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

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

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

Les gares créées sont, du nord au sud :

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

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

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

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

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

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

A la réalisation du tunnel, des nouvelles gares et du site de maintenance, s'ajoute celle des ouvrages de service nécessaires au bon fonctionnement de la ligne. Ces ouvrages, répartis le long du tracé, permettent l'accès des services de secours, la ventilation de l'ensemble des ouvrages souterrains, la récupération et l'évacuation des eaux d'infiltration, l'alimentation en électricité de la ligne ainsi que des équipements du tunnel et des gares.

### 3.2.3 Présentation technique du projet

#### 3.2.3.1 Le tunnel

La section courante du tunnel ferroviaire permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation. Sa géométrie est limitée par différentes contraintes :

- les possibilités techniques de déplacement des tunneliers,
- les contraintes de tracé imposées par la circulation du matériel roulant,
- les contraintes imposées par la recherche du confort des usagers.

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

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

Les puits peuvent utiliser les emprises d'une future gare ou d'un futur ouvrage de service et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages.

Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage. Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation du tunnel sur une section prédéfinie : le puits d'entrée sert durant cette phase à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie.

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

Les gares se composent de deux parties principales :

1. La partie souterraine de la gare, dont les dimensions sont de 125 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur variable, accueillant notamment les quais, mezzanines et circulations verticales (ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes...) pour accéder à l'émergence de la gare, les espaces de correspondance avec les autres lignes de transport en commun, les locaux d'exploitation et locaux techniques nécessaires au fonctionnement du réseau.

2. L'émergence de la gare, qui assure l'accès au réseau depuis l'espace public et peut également accueillir des locaux associés au fonctionnement du réseau et au service offert aux voyageurs (locaux d'exploitation, locaux techniques, espaces de services et de commerces) ; la forme et les dimensions de cette émergence, conçue en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments ou d'édicules jouant un rôle de repère et portant l'identité du réseau.

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

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

C'est pourquoi les dispositions règlementaires définissant l'implantation de l'émergence de la gare dans la parcelle devront, le cas échéant, évoluer de manière à réussir la meilleure intégration possible de l'équipement dans son environnement urbain.

#### 3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

Il s'agit de tous les ouvrages techniques indispensables au fonctionnement du réseau : puits d'accès des secours (pompiers), puits de ventilation, ouvrages d'épuisement, postes de redressement pour l'alimentation électrique, etc.

En particulier, la réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 m entre deux puits d'accès des secours, ou entre un puits d'accès des secours et une gare. Ces accès, raccordés au tunnel, représentent une emprise au sol d'environ 30 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> et 40 m<sup>2</sup>.

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

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

Les postes de redressement<sup>2</sup> seront réalisés tous les 2 km environ. Ils seront situés préférentiellement à l'intérieur des gares et sur le domaine public et pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1) jusqu'à 150 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.

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

**3.2.3.4 Les sites industriels**

Le projet sur le tronçon « Olympiades – Aéroport d'Orly » prévoit la création d'un site industriel consacré à la maintenance et au remisage du matériel roulant (SMR) sur la commune de Morangis. Le site de Morangis a pour fonction d'assurer une partie des activités de maintenance courante, de maintenance renforcée, de nettoyage et de remisage des rames du réseau Grand Paris Express.

**3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Thiais**

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

- Une section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris qui débute au Sud-Ouest de la commune au niveau de l'avenue de Fontainebleau (RD 7) et du centre commercial « Belle Epine » pour franchir ensuite l'autoroute A 86 sous l'échangeur de « Belle Epine ». Le tunnel se poursuit sous la zone d'activités « Sénia Nord » jusqu'au fuseau ferroviaire avant de continuer son tracé jusqu'à la limite communale Sud matérialisée par l'avenue du Docteur Marie (RD 136).
- La gare « Pont de Rungis », complétée par ses emprises en souterrain, située au Sud de la commune entre le fuseau ferroviaire et l'avenue du Docteur Marie. Elle assurera la connexion avec la gare SNCF « Pont de Rungis » et le RER C.
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe au niveau de la bretelle Sud-Est de l'échangeur de « Belle Epine ».

<sup>1</sup> Un poste, ou ouvrage d'épuisement est destiné à recueillir les eaux d'infiltration du tunnel pour les rejeter dans le réseau d'assainissement local, c'est le point le plus bas du tracé.

<sup>2</sup> Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fournit par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.



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



## 4.1 Les documents supra-communaux

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

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

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

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

### 4.1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

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

## 4.2 Le POS en vigueur

### 4.2.1 Le plan de zonage : la zone traversée

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de THIAIS sur une longueur totale d'environ **1,1 km**.

- D'une part, par une section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris.
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Pont de Rungis » complétée par ses emprises souterraines.
- Enfin, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le tracé ne traverse qu'une seule zone urbaine du POS de la ville de THIAIS.

**Cette unique zone urbaine traversée par le tracé est la zone UF, concernée à la fois pour son secteur UFa et son secteur UFb :**

- Le secteur UFb, traversé de manière très ponctuelle au droit du centre commercial « Belle Epine », au Nord de l'autoroute A 86 par la section courante de l'infrastructure en souterrain.
- Le secteur UFa, concerné à la fois :
  - Par la suite de la section courante de l'infrastructure en souterrain jusqu'à la limite communale Sud.
  - Par l'émergence de la gare « Pont de Rungis », complétée par ses emprises en souterrain, située au Sud de la commune entre le fuseau ferroviaire et l'avenue du Docteur Marie.
  - Par un ouvrage technique annexe au niveau de la bretelle Sud-Est de l'échangeur de « Belle Epine ».

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une « **La zone UF est une zone destinée aux activités économiques, industrielles, commerciales et tertiaires.** Elle est composée des secteurs UFa et UFb. ».

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

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

- D'une part, de l'emplacement réservé n°3 au bénéfice de l'Etat, le long de la RN 7 pour son élargissement sur une profondeur de 40 mètres.
- D'autre part, l'emplacement réservé n°6 dont le bénéficiaire est le Département du Val-de-Marne, pour l'élargissement de l'avenue du Docteur Marie (profondeur : 24 mètres).

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

### 4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Couloir de lignes à haute tension le long de la RD 7 (ex RN 7).
- Zone ferroviaire en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer.

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

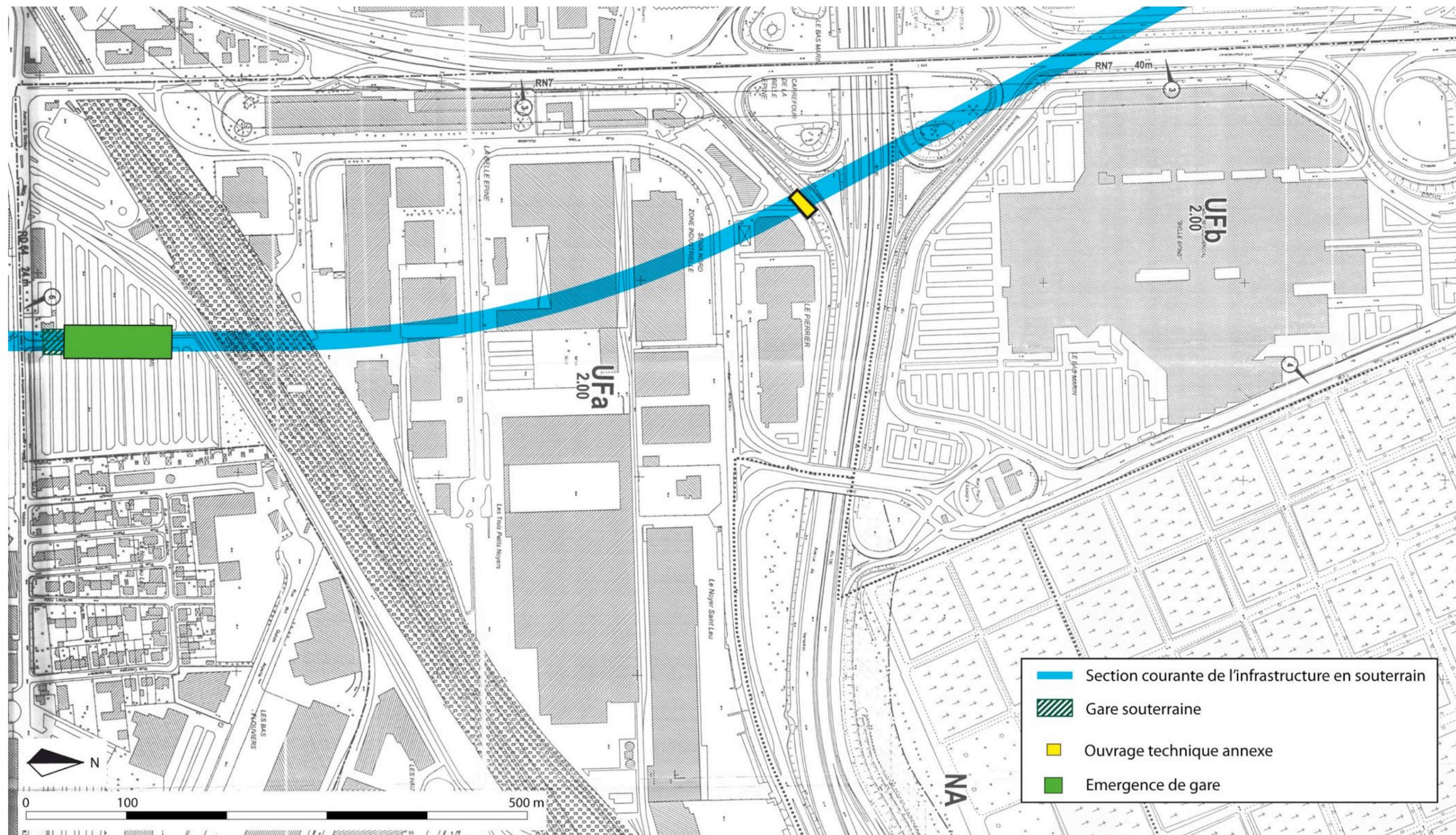
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques :
  - Zone de protection de la station de l'aéroport d'Orly.
  - Zone de garde radioélectrique de la station de l'aéroport d'Orly.
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des liaisons hertziennes :
  - Liaison hertzienne : Orly aéroport – Les Lilas – Fort de Romainville.
  - Zone spéciale de dégagement de la station de l'aéroport d'Orly.
- Servitudes aéronautiques de dégagement de l'aéroport d'Orly.

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

Néanmoins, pour l'émergence gare et les ouvrages techniques annexes, les servitudes de surface sont à prendre en compte, notamment la liaison hertzienne Orly aéroport – Les Lilas – Fort de Romainville. Toutefois, la hauteur de garde de cette liaison est largement supérieure aux besoins du projet.

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

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE THIAIS  
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



- Section courante de l'infrastructure en souterrain
- Gare souterraine
- Ouvrage technique annexe
- Emergence de gare

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

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

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du POS en vigueur de THIAIS 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 la zone traversée par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

#### 4.3.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité

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

Le Code ne donne aucune définition de la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Le POS de THIAIS ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

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

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 « D - 3 Bilan de l'évolution de zones » :

**D - 4 La mise en compatibilité du POS 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 POS afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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

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

### 4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme de la zone traversée, 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 POS en vigueur, les évolutions pourront toucher les articles suivants :

- Dans toutes les zones :
  - L'article 1 « Occupations et utilisations du sol admises ».
  - L'article 2 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
- Pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes<sup>1</sup>, des émergences de la gare « Pont de Rungis » et son emprise souterraine, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet. Ces évolutions ne seront, bien sûr, proposées que lorsque ces différents éléments du projet seront implantés sur des parcelles cadastrées et soumis au régime des autorisations d'urbanisme :
  - L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
  - L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
  - L'article 9 « Emprise au sol ».
  - L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
  - L'article 12 « Stationnement ».
  - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».

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

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

#### 4.3.3.2 Les évolutions pouvant toucher les articles 5, 6, 7, 9, 13 et 14

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

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

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 six articles auront donc pour objet d'autoriser ce mode d'implantation.

- **Pour l'article 5**, dans quelques rares cas, celui-ci impose une superficie minimale de parcelle. Une telle disposition peut s'avérer incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes dont le terrain d'emprise pourra avoir une superficie inférieure à ce minimum. Il faut donc l'adapter en conséquence.
- **Pour les articles 6 et 7**, il s'agira d'adapter, dans le respect des obligations réglementaires<sup>2</sup>, les règles imposant des reculs inapplicables dès lors qu'il est nécessaire d'occuper toute la parcelle.
- **Pour l'article 9**, si celui-ci est réglementé, il convient qu'il dispense les éléments du projet de la règle du coefficient d'emprise au sol ou qu'il permette une emprise au sol de 100 % autorisant ainsi la construction nécessaire au projet à occuper la totalité de la parcelle.
- **Pour l'article 13**, les dispositions imposant un pourcentage minimum de surface du terrain à conserver ou à traiter en espaces verts, empêchant les gares et les ouvrages techniques annexes d'occuper la totalité de leur terrain d'assiette, devront être adaptées.
- **Pour l'article 14**, au même titre que pour l'emprise au sol gérée par l'article 9, il convient de s'assurer que, s'il est réglementé, cet article dispense les éléments du projet de la règle du Coefficient d'Occupation des Sols ou que celui-ci propose un COS suffisant pour être compatible avec les surfaces de plancher prévues par le projet, tout particulièrement pour les gares (cumulant la plupart du temps les surfaces de la partie souterraine et de la partie émergente de la gare).

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

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

- **Article 10** : La plupart des ouvrages techniques annexes sont sans élévation par rapport au niveau du sol. La partie émergente des gares pourra avoir une hauteur maximale d'une dizaine de mètres environ. Il convient donc, ici aussi de s'assurer que les dispositions de cet article autorisent bien la réalisation des émergences.
- **Article 12** : Dès lors que les règles de stationnement qu'il définit imposent, pour les véhicules automobiles comme pour les deux roues, des normes chiffrées, elles peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes propres du projet. Il sera donc nécessaire de s'assurer de leur compatibilité avec le projet.

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

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

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

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

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

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>	
<p>Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (aucune mention dans les dispositions générales ou dans l'annexe 1 « définitions », ni dans les articles 1 et 2).</p> <p><b>Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</b></p>	/
<b>Zone UF</b>	
<p><b>Les articles UF 1, 2, 5, 10,12 et 14 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article UF 6 indique notamment :</p> <p>« <b>Secteur UFa :</b></p> <p><i>Sauf indication contraire portée au plan et cas particulier visé ci-après, toute construction nouvelle doit être édifiée à au moins 5 m., soit de l'alignement actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie, soit de la limite tenant lieu d'alignement pour les voies privées ouvertes à la circulation publique. Les sous-sols doivent également respecter cette marge. »</i></p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UF 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.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Pont de Rungis », situés dans le secteur UFa. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UF 6 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p>
<p>L'article UF 7 indique notamment :</p> <p>« <i>Les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait.</i></p> <p><i>En cas de retrait celui-ci est calculé selon les cas de la façon suivante :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Si la façade comporte des vues directes, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", par rapport aux limites séparatives concernées les constructions doivent :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- être implantées avec un retrait d'une valeur au moins égale à la hauteur façade minorée de 3,20 m. <b>L = H - 3,20</b>, sans toutefois pouvoir être inférieure à 8 m.</li> </ul> </li> <li>[...]</li> <li>• <i>Si la façade ne comporte pas des vues directes, par rapport aux limites séparatives concernées les constructions :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- doivent être implantées avec un retrait d'une valeur au moins égale à la moitié de la hauteur façade <b>L = H / 2</b>, sans toutefois pouvoir être inférieure à 2,50 m.</li> </ul> </li> <li>[...] »</li> </ul> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UF 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.) et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Pont de Rungis ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UF 7 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Zone UF (suite)</b>	
<p>L'article UF 9 indique :</p> <p>« <i>L'emprise au sol maximum des constructions en superstructure est fixée à 75 %.</i></p> <p><i>Les constructions existantes dont l'emprise au sol est supérieure aux emprises fixées ci-dessus peuvent faire l'objet de travaux d'amélioration ou de transformation sans augmentation de leur emprise et ce dans leur structure et volume existants.</i> »</p> <p>Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet, tout particulièrement pour les emprises de la future gare « Pont de Rungis » et des ouvrages techniques annexes étant situées en secteur UFa. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100% pour les besoins du projet. »</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UF 9 est la suivante :</b></p> <p>« <u><i>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100 %.</i></u> »</p>
<p>L'article UF 13 indique notamment :</p> <p>« <i>La protection des plantations existantes doit être assurée au maximum; l'abattage d'arbre sans compensation est interdit.</i> »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'émergence gare « Pont de Rungis » ou des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles ne permettant pas de compenser les éventuels abattages sur le terrain d'assiette du projet.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UF 13 est la suivante :</b></p> <p>« <u><i>- L'ensemble des règles du présent article n'est pas applicable aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i></u> »</p>

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



**A1.**

**Rapport de présentation  
Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan d'Occupation des Sols de la ville de Thiais**

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 18 mai 2001  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 septembre 2007*

**D - 3 Bilan de l'évolution des zones**

COMMUNE DE THIAIS nouveau plan d'occupation des sols		
	NOUVEAU POS	ANCIEN POS
<b>ZONES URBAINES</b>		
UB		76,30
UBa	71,95	
UBb	4,50	
UC	146,50	185,20
UD		19,50
UE		
UEa	31,10	
UEb	12,50	
UF		127,50
UFa	100,60	
UFb	24,60	
UN	25,05	
<b>TOTAL URBAINES</b>	<b>416,80</b>	<b>408,50</b>
<b>ZONES NATURELLES</b>		
NA	76,55	81,50
ND	96,00	101,50
<b>TOTAL ZONES NATURELLES</b>	<b>172,55</b>	<b>183,00</b>
<b>ZONES D'AMENAGEMENT CONCERTÉ</b>		
	53,65	51,50
<b>TOTAL</b>	<b>643,00 hectares</b>	<b>643,00 hectares</b>

Divers zonages nouveaux apparaissent :

**UE (a et b)** : ce zonage est créé pour garantir le maintien du tissu pavillonnaire, en interdisant la construction de bâtiments à usage collectif. Une différence est introduite pour tenir compte de l'homogénéité du tissu et de la taille du parcellaire moyen.

**UN** : ce zonage spécifique concerne les grandes emprises occupées par des équipements d'intérêt public ou sportif. Ce sont des zones naturelles en milieu urbain dont l'occupation principale, sans exclure les constructions, sera naturelle. Ces espaces sont issus de l'ancien zonage ND du P.O.S..

Une zone disparaît :

**UD** : Les emprises concernées ont été réincorporées à la zone UC.

La zone UC se simplifie, elle ne comporte plus de secteur particulier.

**A2.**

**Rapport de présentation  
Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**Plan d'Occupation des Sols de la ville de Thiais**

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 18 mai 2001  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 septembre 2007*

**D - 3 Bilan de l'évolution des zones**

COMMUNE DE THIAIS nouveau plan d'occupation des sols		
	NOUVEAU POS	ANCIEN POS
<b>ZONES URBAINES</b>		
UB		76,30
UBa	71,95	
UBb	4,50	
UC	146,50	185,20
UD		19,50
UE		
UEa	31,10	
UEb	12,50	
UF		127,50
UFa	100,60	
UFb	24,60	
UN	25,05	
<b>TOTAL ZONES URBAINES</b>	<b>416,80</b>	<b>408,50</b>
<b>ZONES NATURELLES</b>		
NA	76,55	81,50
ND	96,00	101,50
<b>TOTAL ZONES NATURELLES</b>	<b>172,55</b>	<b>183,00</b>
<b>ZONES D'AMENAGEMENT CONCERTÉ</b>		
	53,65	51,50
<b>TOTAL</b>	<b>643,00 hectares</b>	<b>643,00 hectares</b>

Divers zonages nouveaux apparaissent :

**UE (a et b)** : ce zonage est créé pour garantir le maintien du tissu pavillonnaire, en interdisant la construction de bâtiments à usage collectif. Une différence est introduite pour tenir compte de l'homogénéité du tissu et de la taille du parcellaire moyen.

**UN** : ce zonage spécifique concerne les grandes emprises occupées par des équipements d'intérêt public ou sportif. Ce sont des zones naturelles en milieu urbain dont l'occupation principale, sans exclure les constructions, sera naturelle. Ces espaces sont issus de l'ancien zonage ND du P.O.S..

Une zone disparaît :

**UD** : Les emprises concernées ont été réincorporées à la zone UC.

La zone UC se simplifie, elle ne comporte plus de secteur particulier.

#### **D - 4 La mise en compatibilité du POS 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 POS afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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

- L'article 1, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 2 afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 5 afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présente en surface ;
- 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 ;
- L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, et afin que celles-ci soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.



**B1.**

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



**Extrait**

**Plan d'Occupation des Sols de la ville de Thiais**

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 18 mai 2001*  
*Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 septembre 2007*

## - TITRE II -

### CHAPITRE VI

#### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UF

Il s'agit d'une zone destinée aux activités économiques, industrielles, commerciales, tertiaires.

Sur le territoire de la Commune de THIAIS  
la zone UF est composée de deux secteurs UF a et UF b.

#### SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

##### **Article UF 1 Occupations et utilisations du sol admises :**

Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol ci-après :

- Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient indispensables à la surveillance ou à la direction des activités autorisées par le présent article.
- Les constructions destinées aux activités commerciales.
- Les constructions destinées aux activités tertiaires ou de service.
- Les constructions à usage hôtelier.
- les constructions destinées au stationnement.
- Les constructions destinées aux activités artisanales ou industrielles dans la mesure où, au niveau de leur aspect extérieur et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement .
- L'implantation et l'extension des installations classées, dans la mesure où, au niveau de leur aspect extérieur et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Les constructions destinées aux équipements publics ou aux équipements collectifs d'intérêt général ainsi que les installations classées nécessaires à leur l'exploitation et à leur fonctionnement.
- L'aménagement des installations même classées ou constructions existantes interdites à l'article UF 2 à condition qu'il n'aggrave pas les nuisances.
- Les dépôts et décharges, à condition qu'ils soient en rapport avec les activités autorisées dans la zone.
- Les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils aient un rapport direct avec des travaux de construction ou avec l'aménagement paysager d'espaces libres.
- Les différentes natures de constructions et d'utilisation du sol dans les conditions fixées aux articles L 147.1 à L 147.6 du code de l'urbanisme pour les terrains concernés par le plan d'exposition au bruit des aéronefs. (voir le titre V chapitre XI du présent règlement).

##### **Article UF 2 Occupations et utilisations du sol interdites :**

Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites et notamment sans que cette énumération soit limitative :

- les constructions à usage agricole,
- l'ouverture et l'exploitation des carrières,
- les entreprises de cassage de voitures,
- les campings, caravanings et dépôts de caravanes,
- les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre autres que ceux visés à l'article 1.

- Les différentes natures de constructions et d'utilisation du sol telles qu'elles sont définies aux articles L 147.1 à L 147.6 du code de l'urbanisme ; pour les terrains concernés par le plan d'exposition au bruit des aéronefs. (voir le titre V chapitre XI du présent règlement).

## SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

### Article UF 3 Accès et voiries :

Pour être constructible, tout terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

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

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée :

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

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

Dans tous les cas l'accès à un terrain ne peut être inférieur à 3,50 m.

### Article UF 4 Desserte par les réseaux :

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

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

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

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales et limitant ou écrétant le débit de ces eaux.

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

Les eaux claires ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.

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

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

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

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

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

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

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

### Article UF 5 Caractéristiques des terrains :

Il n'est pas fixé de caractéristique minimale pour la constructibilité des terrains.

### Article UF 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

#### Secteur UF a :

Sauf indication contraire portée au plan et cas particulier visé ci-après, toute construction nouvelle doit être édifiée à au moins 5 m., soit de l'alignement actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie, soit de la limite tenant lieu d'alignement pour les voies privées ouvertes à la circulation publique. Les sous-sols doivent également respecter cette marge.

#### Secteur UF b :

Sauf indication contraire portée au plan, les constructions peuvent être édifiées à l'alignement actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie (en cas de recul il n'est pas fixé de dimension minimale pour le retrait).

Cependant des dispositions différentes peuvent être autorisées ou imposées pour :

- tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,
- tenir compte de la topographie ou de la nature du terrain ou de la configuration des parcelles,
- permettre l'implantation d'ouvrages liés à l'exploitation ou à la gestion des différents réseaux,
- permettre l'amélioration des constructions existantes implantées non conformément aux dispositions du présent article,
- pour les constructions édifiées le long des embranchements ferrés.

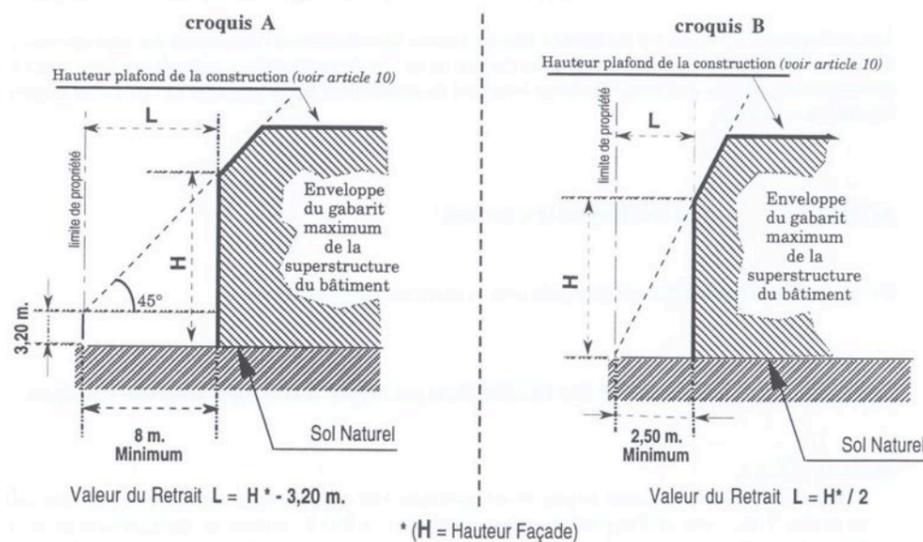
### Article UF 7 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

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

Les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait.

En cas de retrait celui-ci est calculé selon les cas de la façon suivante :

- si la façade comporte des vues directes, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", par rapport aux limites séparatives concernées les constructions doivent :
  - être implantées avec un retrait d'une valeur au moins égale à la hauteur façade minorée de 3,20 m.  $L = H - 3,20$ , sans toutefois pouvoir être inférieure à 8 m., et ne pas dépasser l'enveloppe du gabarit maximum telle qu'elle est définie dans le **croquis A**.
- si la façade ne comporte pas des vues directes, par rapport aux limites séparatives concernées les constructions :
  - doivent être implantées avec un retrait d'une valeur au moins égale à la moitié de la hauteur façade  $L = H / 2$ , sans toutefois pouvoir être inférieure à 2,50 m., et ne pas dépasser l'enveloppe du gabarit maximum telle qu'elle est définie dans le **croquis B**.



Dans tous les cas :

- les lucarnes ainsi que les balcons d'une largeur égale ou inférieure à 0,80 m. sont admis à l'extérieur des enveloppes définies par les croquis A et B.
- l'aplomb des balcons devra se situer à au moins 8 m. des limites séparatives.

Les retraits définis précédemment peuvent être réduits dans le cas de reprise ou de prolongement de murs existants sous réserve que la longueur de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à la longueur existante avant travaux.

Les sous-sols peuvent être admis dans les retraits fixés précédemment à condition que la dalle de recouvrement se situe au niveau du sol naturel du terrain.

Des retraits moins importants, pourront être autorisés dans les cas d'implantation sur des terrains situés en bordure du réseau ferroviaire ; il en sera de même pour les constructions édifiées le long des embranchements ferrés.

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

Entre deux constructions la distance ne peut être inférieure à 5 m.

### Article UF 9 Emprise au sol :

L'emprise au sol maximum des constructions en superstructure est fixée à 75 %.

Les constructions existantes dont l'emprise au sol est supérieure aux emprises fixées ci-dessus peuvent faire l'objet de travaux d'amélioration ou de transformation sans augmentation de leur emprise et ce dans leur structure et volume existants.

### Article UF 10 Hauteur maximum des constructions :

**Secteur UFa :** la hauteur plafond des constructions ne peut excéder 15 m.

**Secteur UFb :** la hauteur plafond des constructions ne peut excéder 25 m.

Cependant les constructions existantes de hauteurs supérieures à celles fixées ci-dessus pourront faire l'objet de travaux d'amélioration, d'aménagement, de rénovation ou de transformation dans leurs structures et volumes actuels.

Des exceptions seront faites aux règles de hauteur pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, châteaux d'eau, relais hertziens ...).

### Article UF 11 Aspect extérieur et clôtures :

**RAPPEL** Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales (Art R 111.21 du Code de l'Urbanisme).

- Par leur aspect extérieur, les constructions de toutes natures et autres occupations du sol doivent s'intégrer avec le caractère du site et l'architecture des lieux avoisinants. L'harmonisation par rapport aux volumétries existantes, le rythme et la composition des façades, le respect du découpage des façades en fonction du rythme parcellaire et de la typologie du bâtiment, en sont les critères principaux.
- Les façades latérales et postérieures des constructions, visibles ou non de la voie publique, doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus, il est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.
- Le traitement des constructions annexes, garages, extensions, doit être en harmonie avec la construction principale, tant par le choix des matériaux que par la qualité de finition.

- Dans une bande de 20 m. comptée à partir de l'alignement des voies, l'égout du toit de la façade sur rue des constructions doit se situer à au moins 3 m. au-dessus du niveau du trottoir.
- L'emploi, sans enduit, de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit.
- Les couvertures apparentes en tôle ondulée, en papier goudronné, plaques de Fibrociment, sont interdites.
- L'installation des antennes visibles de la voie publique est interdite sur façades, pignons, fenêtres et balcons.
- Les clôtures bordant les voies ne peuvent comporter de parties pleines sur plus de 0,90 m de hauteur piliers et portails exclus. Leur hauteur est limitée à 2,00 m. à l'exclusion des piliers et portails, cependant un mur pleins peut être autorisé à condition qu'ils soit contigu à un mur plein existant et qu'il soit d'une apparence semblable à ce dernier sans en rompre l'unité d'aspect.
- Les clôtures entre voisins ne peuvent excéder une hauteur de 2,60 m. ,
- Pour les équipements publics la hauteur maximum de l'ensemble des clôtures est portée à 3,00 m.

**RAPPEL** La pose d'une enseigne ou d'une publicité est soumise à une Autorisation Administrative dans le respect du règlement municipal de publicité en vigueur.

#### **Article UF 12 Stationnement :**

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

Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement d'au moins :

Pour l'habitation 2 places par logement.

Hôtels : 1 pl. pour deux chambres de plus il doit être prévu 1 pl. de stationnement pour autocar pour les hôtels de moins de 60 chambres et 2 pl. pour ceux de 60 chambres et plus.

12 véhicules pour une station-service.

Bureaux : 2 places pour 100 m<sup>2</sup> de la Surface Hors-Œuvre Nette (S.H.O.N.).

Autres activités : 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de la Surface Hors-Œuvre Nette (S.H.O.N.). Cette surface est accrue pour permettre le stationnement d'un véhicule pour 2,5 emplois.

Commerces de S.H.O.N. inférieure à 3 000 m<sup>2</sup>: 2,5 places pour 100 m<sup>2</sup> de la Surface Hors-Œuvre Nette (S.H.O.N.) en plus des espaces nécessaires à la livraison.

Pour les autres commerces et les équipements publics ou d'intérêt général : la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement liées au quartier avoisinant.

Les établissements industriels et commerciaux doivent, en outre, réserver sur leur terrain les emplacements nécessaires pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et manutention sans encombrer la voie publique.

Les dimensions minimales de chaque place de stationnement sont fixées à 2,50 m. X 5,00 m. Leur distribution, leur tracé en plan et les profils en long de leurs accès, doivent être étudiés de façon à éviter des manoeuvres excessives ou difficiles, rendant l'usage de ces places illusoire voir impossible.

En particulier, et pour des raisons de visibilité et de sécurité publique, les rampes d'accès aux parkings doivent obligatoirement comporter à leur débouché un palier sensiblement horizontal d'au moins 3,50 m de longueur devant se raccorder au niveau du trottoir.

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

#### **Article UF 13 Espaces libres et plantations - Espaces boisés classés (T.C.) :**

- La protection des plantations existantes doit être assurée au maximum ; l'abattage d'arbre sans compensation est interdit.
- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement, de desserte ou de stockage, doivent être plantées.
- Les aires de stationnement en surface doivent comporter au minimum un arbre de haute tige pour 200 m<sup>2</sup>.
- De plus, un rideau continu d'arbres de haute tige, formant écran, sera exigé lorsque le terrain sera contigu à une zone destinée à l'habitation.

### **SECTION 3 - POSSIBILITÉS D'OCCUPATION DU SOL**

#### **Article UF 14 Coefficient d'Occupation du Sol (C.O.S.)**

- 1) Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, le C.O.S. maximum applicable à la zone est fixé à **2,00**.
- 2) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13 du présent chapitre ; cette disposition est également applicable aux équipements d'intérêt général à usage social, sanitaire, scolaire ou hospitalier.

#### **Article UF 15 Dépassement du Coefficient d'Occupation du Sol :**

Lorsque l'application des autres règles rend possible l'édification d'une surface de plancher supérieure à celle obtenue par le C.O.S., le dépassement de ce dernier peut être autorisé dans la limite de 20 % du C.O.S. total attribué à la zone ou au secteur considéré, pour des raisons d'architecture ou d'urbanisme : (notamment pour les constructions à édifier sur des terrains situés à l'angle de plusieurs voies, pour les constructions à édifier entre deux constructions existantes le long d'une voie en vue de rechercher une harmonisation des hauteurs, .....).



**B2.** Règlement d'urbanisme  
Document mis en compatibilité



**Extrait**

**Plan d'Occupation des Sols de la ville de Thiais**

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 18 mai 2001  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 septembre 2007*

## - TITRE II -

### CHAPITRE VI

#### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UF

Il s'agit d'une zone destinée aux activités économiques, industrielles, commerciales, tertiaires.

Sur le territoire de la Commune de THIAIS  
la zone UF est composée de deux secteurs UF a et UF b.

#### SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

##### **Article UF 1 Occupations et utilisations du sol admises :**

Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol ci-après :

- Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient indispensables à la surveillance ou à la direction des activités autorisées par le présent article.
- Les constructions destinées aux activités commerciales.
- Les constructions destinées aux activités tertiaires ou de service.
- Les constructions à usage hôtelier.
- les constructions destinées au stationnement.
- Les constructions destinées aux activités artisanales ou industrielles dans la mesure où, au niveau de leur aspect extérieur et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement .
- L'implantation et l'extension des installations classées, dans la mesure où, au niveau de leur aspect extérieur et de leur exploitation, elles sont compatibles avec le voisinage tant du point de vue des nuisances que de l'environnement.
- Les constructions destinées aux équipements publics ou aux équipements collectifs d'intérêt général ainsi que les installations classées nécessaires à leur l'exploitation et à leur fonctionnement.
- L'aménagement des installations même classées ou constructions existantes interdites à l'article UF 2 à condition qu'il n'aggrave pas les nuisances.
- Les dépôts et décharges, à condition qu'ils soient en rapport avec les activités autorisées dans la zone.
- Les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils aient un rapport direct avec des travaux de construction ou avec l'aménagement paysager d'espaces libres.
- Les différentes natures de constructions et d'utilisation du sol dans les conditions fixées aux articles L 147.1 à L 147.6 du code de l'urbanisme pour les terrains concernés par le plan d'exposition au bruit des aéronefs. (voir le titre V chapitre XI du présent règlement).

##### **Article UF 2 Occupations et utilisations du sol interdites :**

Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites et notamment sans que cette énumération soit limitative :

- les constructions à usage agricole,
- l'ouverture et l'exploitation des carrières,
- les entreprises de cassage de voitures,
- les campings, caravanings et dépôts de caravanes,
- les décharges ainsi que les dépôts à l'air libre autres que ceux visés à l'article 1.

- Les différentes natures de constructions et d'utilisation du sol telles qu'elles sont définies aux articles L 147.1 à L 147.6 du code de l'urbanisme ; pour les terrains concernés par le plan d'exposition au bruit des aéronefs. (voir le titre V chapitre XI du présent règlement).

## SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

### Article UF 3 Accès et voiries :

Pour être constructible, tout terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

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

La délivrance du permis de construire peut être subordonnée :

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

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

Dans tous les cas l'accès à un terrain ne peut être inférieur à 3,50 m.

### Article UF 4 Desserte par les réseaux :

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

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

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

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales et limitant ou écrétant le débit de ces eaux.

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

Les eaux claires ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.

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

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

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

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

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

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

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

### Article UF 5 Caractéristiques des terrains :

Il n'est pas fixé de caractéristique minimale pour la constructibilité des terrains.

### Article UF 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

#### Secteur UF a :

Sauf indication contraire portée au plan et cas particulier visé ci-après, toute construction nouvelle doit être édifiée à au moins 5 m., soit de l'alignement actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie, soit de la limite tenant lieu d'alignement pour les voies privées ouvertes à la circulation publique. Les sous-sols doivent également respecter cette marge.

#### Secteur UF b :

Sauf indication contraire portée au plan, les constructions peuvent être édifiées à l'alignement actuel ou futur si le P.O.S. prévoit un élargissement de la voie (en cas de recul il n'est pas fixé de dimension minimale pour le retrait).

Cependant des dispositions différentes peuvent être autorisées ou imposées pour :

- tenir compte de l'implantation des constructions existantes sur le parcellaire voisin,
- tenir compte de la topographie ou de la nature du terrain ou de la configuration des parcelles,
- permettre l'implantation d'ouvrages liés à l'exploitation ou à la gestion des différents réseaux,
- permettre l'amélioration des constructions existantes implantées non conformément aux dispositions du présent article,
- pour les constructions édifiées le long des embranchements ferrés.

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.

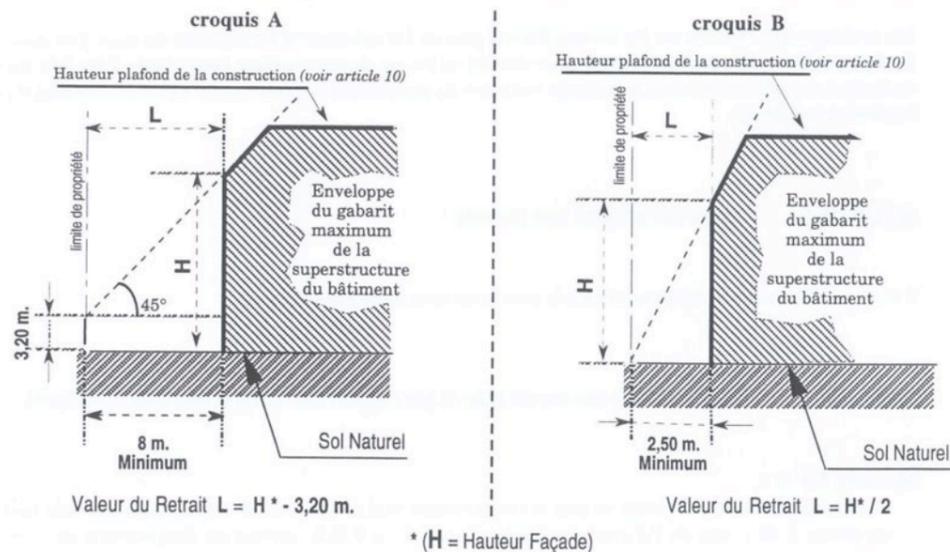
**Article UF 7** Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

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

Les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en retrait.

En cas de retrait celui-ci est calculé selon les cas de la façon suivante :

- si la façade comporte des vues directes, sauf convention résultant d'un contrat de "cour commune", par rapport aux limites séparatives concernées les constructions doivent :
  - être implantées avec un retrait d'une valeur au moins égale à la hauteur façade minorée de 3,20 m.  $L = H - 3,20$ , sans toutefois pouvoir être inférieure à 8 m., et ne pas dépasser l'enveloppe du gabarit maximum telle qu'elle est définie dans le **croquis A**.
- si la façade ne comporte pas des vues directes, par rapport aux limites séparatives concernées les constructions :
  - doivent être implantées avec un retrait d'une valeur au moins égale à la moitié de la hauteur façade  $L = H / 2$ , sans toutefois pouvoir être inférieure à 2,50 m., et ne pas dépasser l'enveloppe du gabarit maximum telle qu'elle est définie dans le **croquis B**.



Dans tous les cas :

- les lucarnes ainsi que les balcons d'une largeur égale ou inférieure à 0,80 m. sont admis à l'extérieur des enveloppes définies par les croquis A et B.
- l'aplomb des balcons devra se situer à au moins 8 m. des limites séparatives.

Les retraits définis précédemment peuvent être réduits dans le cas de reprise ou de prolongement de murs existants sous réserve que la longueur de la partie ajoutée ne soit pas supérieure à la longueur existante avant travaux.

Les sous-sols peuvent être admis dans les retraits fixés précédemment à condition que la dalle de recouvrement se situe au niveau du sol naturel du terrain.

Des retraits moins importants, pourront être autorisés dans les cas d'implantation sur des terrains situés en bordure du réseau ferroviaire ; il en sera de même pour les constructions édifiées le long des embranchements ferrés.

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 UF 8** Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété :

Entre deux constructions la distance ne peut être inférieure à 5 m.

**Article UF 9** Emprise au sol :

L'emprise au sol maximum des constructions en superstructure est fixée à 75 %.

Les constructions existantes dont l'emprise au sol est supérieure aux emprises fixées ci-dessus peuvent faire l'objet de travaux d'amélioration ou de transformation sans augmentation de leur emprise et ce dans leur structure et volume existants.

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

**Article UF 10** Hauteur maximum des constructions :

**Secteur UFa :** la hauteur plafond des constructions ne peut excéder 15 m.

**Secteur UFb :** la hauteur plafond des constructions ne peut excéder 25 m.

Cependant les constructions existantes de hauteurs supérieures à celles fixées ci-dessus pourront faire l'objet de travaux d'amélioration, d'aménagement, de rénovation ou de transformation dans leurs structures et volumes actuels.

Des exceptions seront faites aux règles de hauteur pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, châteaux d'eau, relais hertziens ...).

**Article UF 11** Aspect extérieur et clôtures :

**RAPPEL** Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales (Art R 111.21 du Code de l'Urbanisme).

- Par leur aspect extérieur, les constructions de toutes natures et autres occupations du sol doivent s'intégrer avec le caractère du site et l'architecture des lieux avoisinants. L'harmonisation par rapport aux volumétries existantes, le rythme et la composition des façades, le respect du découpage des façades en fonction du rythme parcellaire et de la typologie du bâtiment, en sont les critères principaux.

- Les façades latérales et postérieures des constructions, visibles ou non de la voie publique, doivent être traitées avec le même soin que les façades principales, en harmonie avec elles et celles des bâtiments existants sur les terrains contigus, il est ainsi notamment des pignons apparents en limite de propriété qui doivent être traités avec le même soin que les autres façades.

- Le traitement des constructions annexes, garages, extensions, doit être en harmonie avec la construction principale, tant par le choix des matériaux que par la qualité de finition.

- Dans une bande de 20 m. comptée à partir de l'alignement des voies, l'égout du toit de la façade sur rue des constructions doit se situer à au moins 3 m.au-dessus du niveau du trottoir.
- L'emploi, sans enduit, de matériaux destinés à être recouverts (agglomérés, parpaings, etc...), est interdit.
- Les couvertures apparentes en tôle ondulée, en papier goudronné, plaques de Fibrociment, sont interdites.
- L'installation des antennes visibles de la voie publique est interdite sur façades, pignons, fenêtres et balcons.
- Les clôtures bordant les voies ne peuvent comporter de parties pleines sur plus de 0,90 m de hauteur piliers et portails exclus. Leur hauteur est limitée à 2,00 m. à l'exclusion des piliers et portails, cependant un mur pleins peut être autorisé à condition qu'ils soit contigu à un mur plein existant et qu'il soit d'une apparence semblable à ce dernier sans en rompre l'unité d'aspect.
- Les clôtures entre voisins ne peuvent excéder une hauteur de 2,60 m. ,
- Pour les équipements publics la hauteur maximum de l'ensemble des clôtures est portée à 3,00 m.

**RAPPEL** La pose d'une enseigne ou d'une publicité est soumise à une Autorisation Administrative dans le respect du règlement municipal de publicité en vigueur.

#### **Article UF 12 Stationnement :**

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

Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement d'au moins :

Pour l'habitation 2 places par logement.

Hôtels : 1 pl. pour deux chambres de plus il doit être prévu 1 pl. de stationnement pour autocar pour les hôtels de moins de 60 chambres et 2 pl. pour ceux de 60 chambres et plus.

12 véhicules pour une station-service.

Bureaux : 2 places pour 100 m<sup>2</sup> de la Surface Hors-Œuvre Nette (S.H.O.N.).

Autres activités : 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de la Surface Hors-Œuvre Nette (S.H.O.N.). Cette surface est accrue pour permettre le stationnement d'un véhicule pour 2,5 emplois.

Commerces de S.H.O.N. inférieure à 3 000 m<sup>2</sup>: 2,5 places pour 100 m<sup>2</sup> de la Surface Hors-Œuvre Nette (S.H.O.N.) en plus des espaces nécessaires à la livraison.

Pour les autres commerces et les équipements publics ou d'intérêt général : la surface de stationnement sera déterminée en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement liées au quartier avoisinant.

Les établissements industriels et commerciaux doivent, en outre, réserver sur leur terrain les emplacements nécessaires pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et manutention sans encombrer la voie publique.

Les dimensions minimales de chaque place de stationnement sont fixées à 2,50 m. X 5,00 m. Leur distribution, leur tracé en plan et les profils en long de leurs accès, doivent être étudiés de façon à éviter des manoeuvres excessives ou difficiles, rendant l'usage de ces places illusoire voir impossible.

En particulier, et pour des raisons de visibilité et de sécurité publique, les rampes d'accès aux parkings doivent obligatoirement comporter à leur débouché un palier sensiblement horizontal d'au moins 3,50 m de longueur devant se raccorder au niveau du trottoir.

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

#### **Article UF 13 Espaces libres et plantations - Espaces boisés classés (T.C.) :**

- La protection des plantations existantes doit être assurée au maximum ; l'abattage d'arbre sans compensation est interdit.
- Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement, de desserte ou de stockage, doivent être plantées.
- Les aires de stationnement en surface doivent comporter au minimum un arbre de haute tige pour 200 m<sup>2</sup>.
- De plus, un rideau continu d'arbres de haute tige, formant écran, sera exigé lorsque le terrain sera contigu à une zone destinée à l'habitation.
- L'ensemble des règles du présent article n'est pas applicable aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

### SECTION 3 - POSSIBILITÉS D'OCCUPATION DU SOL

#### **Article UF 14 Coefficient d'Occupation du Sol (C.O.S.)**

- 1) Sous réserve du respect des autres règles de construction et des servitudes qui peuvent éventuellement grever le terrain, le C.O.S. maximum applicable à la zone est fixé à **2,00**.
- 2) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics et des équipements d'infrastructure, résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13 du présent chapitre ; cette disposition est également applicable aux équipements d'intérêt général à usage social, sanitaire, scolaire ou hospitalier.

#### **Article UF 15 Dépassement du Coefficient d'Occupation du Sol :**

Lorsque l'application des autres règles rend possible l'édification d'une surface de plancher supérieure à celle obtenue par le C.O.S., le dépassement de ce dernier peut être autorisé dans la limite de 20 % du C.O.S. total attribué à la zone ou au secteur considéré, pour des raisons d'architecture ou d'urbanisme : (notamment pour les constructions à édifier sur des terrains situés à l'angle de plusieurs voies, pour les constructions à édifier entre deux constructions existantes le long d'une voie en vue de rechercher une harmonisation des hauteurs, .....).







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

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