



VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Séance du 30 juin 2014

N° 33

Grand Paris Express Ligne 15 Sud : avis sur le dossier de mise en compatibilité, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le Procès-Verbal de la réunion d'examen conjoint

Membres composant le Conseil Municipal	49	<i>Télétransmission Préfecture</i>
Membres en exercice	49	Nomenclature : 8.7
Membres présents	41	Numéro :
Membres excusés et représentés	7	Date réception : 07 JUIL, 2014
Membre absent non représenté	1	
Pour	48	
Contre	0	
Abstention	0	
Ne prend pas part au vote	0	

Le 30 juin 2014 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 41, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le .

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, Madame Nicole CERCLEY, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

Étaient présents:

M. Sylvain BERRIOS Maire
Mme Nicole CERCLEY, M. Jean-François LE HELLOCO, Mme Laurence COULON, M. Julien KOCHER, Mme Catherine JUAN, M. André KASPI, Mme Carole DRAI, Mme Anne PÉCHINÉ, M. Roméo DE AMORIM, Mme Dominique SOULIS, M. Pierre-Michel DELECROIX, Mme Dominique WAGNON, M. Germain ROESCH, Mme Jacqueline VISCARDI, Mme Yasmine CAMARA, Maire-Adjoint
M. Jean-Marc BRETON, Mme Valérie FIASTRE, M. Jean-Philippe COMBE, Mme Geneviève GAUTRAND, M. Christophe DELPOUGET, M. Adrien CAILLÉREZ, Mme Hélène LÉRAITRE, M. Henri PETTENI, Mme Nazan EROL, M. Didier KOOLENN, Mme Rosa JURADO, M. Laurent DUBOIS, Mme Agnès CARPENTIER, M. Philippe CIPRIANO, Mme Pascale LUCIANI-BOYER, M. Jacques LEROY, Mme Patricia RIBEIRO, Mme Pascale CHEVRIER, M. Nicolas CLODONG, Mme Sylvie LAGARDE, M. Thierry COUSIN, Mme Marie-Pierre GERARD, M. Jean-Richard TESSIER, Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY, Mme Catherine THEVES, Conseillers Municipaux.

Étaient absents excusés et représentés:

M. Cédric LAUNAY qui a donné pouvoir à M. Jean-Marc BRETON, Mme Sabine CHABOT qui a donné pouvoir à Mme Hélène LÉRAITRE, M. Yannick BRUNET qui a donné pouvoir à M. Jacques LEROY, M. Bernard VERNEAU qui a donné pouvoir à Mme Patricia RIBEIRO, Mme Valérie CHAZETTE qui a donné pouvoir à Mme Pascale LUCIANI-BOYER, Mme Marie-Laure DE FONTAINE VIVE CURTAZ qui a donné pouvoir à Mme Sylvie LAGARDE, M. Denis LAURENT qui a donné pouvoir à Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président .

Était absent non représenté :

M. Gérard ALLOUCHE.

N° 33

OBJET : Grand Paris Express Ligne 15 Sud : avis sur le dossier de mise en compatibilité, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le Procès-Verbal de la réunion d'examen conjoint

Le Conseil Municipal,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de l'Urbanisme ;

VU le Code des transports ;

VU le Code de l'Environnement ;

VU la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

VU le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

VU la délibération n°CR 50-11 du Conseil Régional d'Ile-de-France du 23 juin 2011 approuvant la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;

VU la délibération du 26 septembre 2013 du Conseil Municipal concernant l'avis relatif au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le 1^{er} tronçon reliant les gares Pont de Sèvres à Noisy-Champs (ligne rouge – 15 Sud) dans le cadre du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

VU le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du tronçon reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs du réseau de transport public du Grand Paris ;

VU l'acte motivé de la Société du Grand Paris du 26 mai 2011 ;

VU le document « Le Nouveau Grand Paris » édité par le service de presse de Matignon en date du 6 mars 2013 ;

VU le courrier de M. GUYOT, Président du Directoire de la Société du Grand Paris, en date du 23 juillet 2012 ;

VU le courrier du Préfet du Val de Marne en date du 13 mai 2014 relatif au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme et Procès-Verbal de la réunion d'examen conjoint et le dossier joint ;

VU l'avis de la Commission Cadre de vie, urbanisme, développement durable et économique en date du 17 juin 2014,

CONSIDERANT que :

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre du projet de Grand Paris Express ont été remis le 3 février 2014 et la commission a émis un avis favorable à l'unanimité de ses membres pour l'ensemble des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, dont celui de Saint-Maur-des-Fossés.

N° 33

OBJET : Grand Paris Express Ligne 15 Sud : avis sur le dossier de mise en compatibilité, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le Procès-Verbal de la réunion d'examen conjoint

En application de l'article R. 123-23-1 du code de l'urbanisme, le dossier de mise en compatibilité, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis au Conseil Municipal.

C'est pourquoi il est aujourd'hui demandé au Conseil Municipal de bien vouloir statuer sur le dossier de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Saint-Maur joint, qui est identique à celui de l'enquête publique. Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ne remettent pas en cause la position de Saint-Maur et de plus recommandent la prise en charge des frais de la mise en compatibilité du P.O.S. par la SGP.

Pour mémoire, le Conseil Municipal avait délibéré sur ce dossier en date du 26 septembre 2013 et, après examen, avait :

- donné un avis favorable au dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) concernant le tronçon sud de la ligne 15 ;
- émis un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols telle que définie dans le dossier soumis à enquête publique.

Les modifications à apporter au document d'urbanisme sont rappelées dans l'annexe jointe.

Sur proposition de Monsieur le Maire,

Après examen et délibéré :

Confirme l'avis favorable au dossier de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols tel que défini dans le dossier soumis à enquête publique.

Emet un avis favorable sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et prend acte de la remise du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.

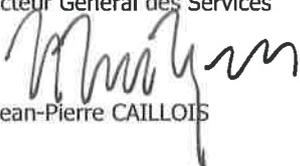
Souhaite que l'ensemble des frais de cette mise en compatibilité soit pris en charge par la Société du Grand Paris, Maître d'ouvrage du projet.

Dit que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne.

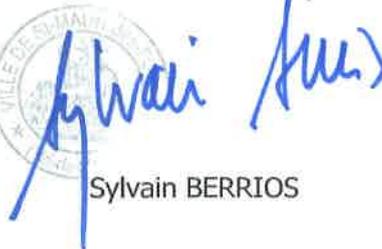
Fait et délibéré en séance le 30 juin 2014, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

Certification exécutoire

Certifié Exécutoire par le Maire
Compte tenu de la réception en Préfecture
le 07 JUIL, 2014
et de l'affichage le 07 JUIL, 2014
Le Directeur Général des Services


Jean-Pierre CAILLOIS

LE DÉPUTÉ-MAIRE,


Sylvain BERRIOS

N° 33

OBJET : Grand Paris Express Ligne 15 Sud : avis sur le dossier de mise en compatibilité, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le Procès-Verbal de la réunion d'examen conjoint

La présente délibération peut faire l'objet:

- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 66 10, dans un délai maximal de deux mois, à compter de la notification de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire – Hôtel de Ville – Place Charles de Gaulle – 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.

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 SAINT-MAUR-DES-FOSSES au contenu du projet de réseau de transport 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 décrire les grandes lignes du projet.
- La réécriture de la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires afin d'autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.3.1 Les principes retenus pour la mise en compatibilité

L'article R. 123-9 du code de l'urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » dont font partie le projet et ses différentes composantes. 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 SAINT-MAUR-DES-FOSSES donne toutefois une définition des services publics ou d'intérêt collectif qui prend en compte le projet du réseau de transport public du Grand Paris.

4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux projets de transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, dans le chapitre « 22 - Circulation et transports en commun », le texte suivant sera inséré à la fin du paragraphe sur les transports en commun :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Saint-Maur - Créteil » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronne et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend :

- Le réseau de transport public du Grand Paris (lignes rouge, bleu et vert) : environ 165 km de ligne), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.
- La ligne orange (environ 40 km), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville de SAINT-MAUR-DES-FOSSES

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SAINT-MAUR-DES-FOSSES sur sa frange Nord-Ouest, sur une longueur totale de 1,4 km environ.

Il débute en souterrain depuis les bords de Marne (en limite de Créteil) au niveau d'une petite zone portuaire à l'Ouest pour remonter vers le Nord, traversant un secteur mixte de pavillons et de logements collectifs, qui se poursuit au-delà des emprises ferroviaires de la station RER et du Parvis de Saint-Maur, jusqu'à la rue de Varenne.

Au-delà de la rue de Varenne, le tracé poursuit vers le Nord à travers le Vieux Saint-Maur et un tissu de maisons de ville et de petits ensembles collectifs. Il franchit en tunnel le Parc de l'Abbaye (créé sur les ruines de l'ancienne Abbaye aujourd'hui disparue), puis une maison de retraite et achève son parcours de l'autre côté de la boucle de la Marne, côté Joinville-le-Pont.

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

- D'une part, par le tracé de l'infrastructure courante du réseau de transport public du Grand Paris.
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Saint-Maur - Créteil » au niveau du Parvis de Saint-Maur, près de la station de RER du même nom, ainsi que par son emprise en souterrain entre l'avenue Desgenettes et le Parvis de Saint-Maur.
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes situés au niveau de la rue de l'Abbaye et rue des Remises.

Exposé des motifs des changements apportés*

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Le plan de zonage 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. Le plan de zonage a été analysé afin d'identifier et si besoin adapter les éléments incompatibles avec le projet. 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 RTGP ainsi que les affouillements nécessaires à leur réalisation ;
- L'article 2 afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) ;
- 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 présentes en surface ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au RTGP à s'implanter à l'alignement ou de 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 RTGP 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 RTGP, 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 RTGP 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 RTGP, 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 RTGP des obligations de cet article, qui s'appliqueraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du RTGP 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 RTGP, et afin que celles-ci soit réglé par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

* **Nota :** En application de l'article R. 123-2 du code de l'urbanisme, modifié par le décret n° 2013-142 du 14 février 2013 pris pour l'application de l'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012, l'exposé des motifs des changements apportés, présenté en deuxième partie du Procès-Verbal de la réunion (au sein des parties « 1) L'impact du projet sur la commune » et « 2) Modifications apportées », est intégré au rapport de présentation du PLU.

4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Compte tenu des caractéristiques propres du projet et de la rédaction du règlement du document d'urbanisme en vigueur, les évolutions prendront le caractère suivant :

- Les articles 1 (« Types d'occupation et utilisation du sol interdites ») et 2 (« Types d'occupation et utilisation du sol autorisés sous conditions ») de toutes les zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour lever les incompatibilités pouvant peser sur les différentes composantes du projet (notamment les affouillements et les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement nécessitées par la gestion du réseau de transport public du Grand Paris).
- Pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes⁴, l'émergence de la gare Saint-Maur - Créteil ou son emprise souterraine, c'est un ensemble plus large d'articles géant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet et proposer des dispositions spécifiques pour les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » :
 - L'article 5 « Caractéristiques des terrains ».
 - 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 « Stationnements et espaces libres ».
 - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».
 - L'article 14 « Coefficient d'Occupation du Sol ».

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

⁴ Rappelons qu'il s'agit des bouches d'aération, puits de ventilation, puits de secours, postes de recensement, sous-stations électriques, etc.

ZONES TRAVERSEES		ARTICLES		ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS		PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION	
UA (secteur UAa)	Art. 1	<p>L'article UA 1 interdit notamment :</p> <p>« L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation, ainsi que celles soumises à déclaration figurant à l'annexe IV du présent Règlement. (Cette annexe sera actualisée conformément à la législation ou la réglementation sur les installations classées) ».</p> <p>Cet alinéa interdit toutes les ICPE soumises à autorisation et certaines ICPE soumises à déclaration. Or, il convient, pour les besoins du projet, d'autoriser tous les types d'ICPE liés au réseau de transport public du Grand Paris. Cet alinéa n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p> <p>De plus, l'article UA 1 interdit :</p> <p>« Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance, leur aspect extérieur, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage ».</p> <p>Le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera compatible avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage. Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p> <p>Enfin, l'article UA 1 interdit également :</p> <p>« Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces libres ».</p> <p>Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'alinéa est la suivante :</p> <p>« L'implantation et l'extension des installations classées soumises à autorisation ainsi que celles soumises à déclaration figurant à l'annexe IV du présent Règlement. (Cette annexe sera actualisée conformément à la législation ou la réglementation sur les installations classées) ».</p> <p>L'extension des ICPE liées à des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ».</p>				
	Art. 2	<p>L'article UA 2 autorise sous conditions :</p> <p>« Les installations nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public ».</p> <p>Les éléments du projet du Grand Paris appartenant aux équipements d'intérêt public, cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p> <p>L'article UA2 autorise également :</p> <p>« Les affouillements de sol, à condition qu'ils ne permettant pas la création de pièces d'habitation ou d'activités non conformes au présent règlement. »</p> <p>Les affouillements liés au projet respectant les conditions énoncées, cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/				
	Art. 5	<p>L'article UA 5 stipule que :</p> <p>« 3°) Equipements publics</p> <p>Sous réserve du respect des autres règles, les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés à la construction des équipements publics collectifs nécessaires à la vie de la zone ou du secteur ».</p> <p>Ce libellé exonère les éléments de projet des règles fixées par l'article 5.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/				
	Art. 6	<p>L'article UA 6 indique :</p> <p>« Toute construction devra respecter la plus contraignante des deux règles ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> - être implantée à au moins 6 mètres de l'axe actuel de la voie ; - être édiflée à l'alignement actuel (ou futur si le POS prévoit un élargissement de la voie). <p>Si une construction ne peut être édiflée dans ces conditions sur toute sa hauteur, le premier niveau devra dépendant y satisfaire. »</p> <p>Les prescriptions imposées par cet article sont compatibles avec les contraintes techniques d'implantation de l'émergence gare prévue dans la zone.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/				

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UA (secteur UAa)	Art. 7	<p>L'article UA 7 fixe des règles très précises et relativement complexes de recul, notamment :</p> <p>« 1°) Dans une bande de 20 m comptée à partir de l'alignement actuel ou futur (ou du retrait s'il en existe un), les constructions sont autorisées sur les limites séparatives ou en respectant la ou les marges latérales.</p> <p>[...]</p> <p>2°) Au-delà de cette bande, les constructions devront être implantées avec marges latérales par rapport aux deux limites séparatives.</p> <p>[...]</p> <p>Dans tous les cas, la marge devra être au moins égale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la hauteur de la façade du bâtiment, si la façade comporte des baies assurant l'éclairage des pièces d'habitation (cuisine exclue à condition que sa surface n'excède pas 22 m²). - à la moitié de cette hauteur avec un minimum de 5,00 m dans le cas contraire et de jours secondaires. » <p>Les dispositions arrêtées par l'article 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec le projet d'implantation des lignes de transport public du Grand Paris. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin de partie II - Règles particulières dans un 4^{ème} alinéa est la suivante : *</p> <p>« 4°) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives en respectant un retrait de 1 m au minimum. »</p>
UA	Art. 9	<p>L'article UA 9 indique :</p> <p>« L'emprise au sol des constructions (enneses comprises) ne pourra excéder 50% ».</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, le Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des emplacements gares du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p>Cet article peut donc s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</p> <p>« c) Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol correspond à l'empreinte des constructions et installations et à ce titre pourra être portée à 100%. ».</p>
UA	Art. 10	<p>L'article UA 10 indique :</p> <p>« Secteur UAa :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hauteur façade : 18 m / R+5 - Hauteur plafond : 21 m <p>Des exceptions seront faites à cette règle pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, châteaux d'eau, relais hertziens...).</p> <p>D'une part, cet article indique une marge de hauteur suffisante pour les installations visées, et, d'autre part, exempte les ouvrages élevés d'intérêt public des règles énoncées (la liste citée n'étant pas close, les éléments du projet peuvent y être inclus).</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

* La modification de l'article 7 de la zone UA a été intégrée à la demande de la ville, émise lors de la réunion d'examen conjoint.

<p>Art. 12</p>	<p>L'article UA 12 indique :</p> <p>« Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques.</p> <p>Si le respect des autres règles de construction l'exige (espaces verts notamment), les parkings devront être réalisés en partie ou en totalité en sous-sol de la propriété.</p> <p>Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement d'au moins : [...]</p> <p>- Autres commerces et équipements : la surface de stationnement sera déterminée en accord avec l'administration. [...]</p> <p>En cas d'impossibilité technique de pouvoir réaliser en surface et en sous-sol le nombre d'emplacements nécessaires sur le terrain des constructions, le constructeur devra réaliser les places de stationnement ou participer à leur réalisation sur un autre terrain à condition que celui-ci ne soit pas distant de plus de 150 m des constructions principales. »</p> <p>Les dispositions de l'article UA 12 offrant la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p>/</p>
<p>UA (secteur UAa)</p>	<p>L'article UA 13 dispose que :</p> <p>« La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.</p> <p>a) Constructions autres que les établissements scolaires :</p> <p>Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement seront obligatoirement plantées.</p> <p>La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 40% de la surface du terrain. Ce pourcentage pourra être réduit dans la limite compatible avec les dispositions de l'article UA 9 en cas de coefficient d'emprise inclinateur. La "compensation" sera retrouvée comme il est stipulé au dernier alinéa du présent article.</p> <p>Il sera exigé au minimum un arbre de haute tige par 100 m² de surface plantée.</p> <p>Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m². La proportion d'espaces verts pourra être réduite jusqu'à 20% en cas d'impossibilité de réaliser les parkings en sous-sol, si les aires de stationnement sont réalisées en dalles ajourées engazonnées et comportent un arbre de haute tige pour 100 m².</p> <p>Les dalles de couverture des parkings, les terrasses de magasins, de locaux industriels, etc., devront être également traitées en espaces verts, et recevoir une couche de terre végétale d'au moins 0,50 m d'épaisseur.</p> <p>[...] ».</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, le Société du Grand Paris n'acquiesce que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des émergences gares du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin de paragraphe a) est la suivante :</p> <p>« Toutefois ces dalles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. ».</p>
<p>Art. 14</p>	<p>L'article UA 14 indique notamment :</p> <p>« 2°) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics (sanitaires, scolaires ou hospitaliers) et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. »</p> <p>Cette disposition ne faisant pas référence aux réseaux de transports publics dans la liste citée et la gare ne pouvant être assimilée à un équipement d'infrastructure, le présent article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée est la suivante :</p> <p>« 2°) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics, notamment sanitaires, scolaires, hospitaliers, ou dédiés aux réseaux de transports publics, et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. »</p>

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
	<p>Art. 1</p>	<p>L'article UB 1 interdit notamment :</p> <p>« Les constructions qui, par leur nature, leur importance, leur aspect extérieur, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage ».</p> <p>Le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera compatible avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage. Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p> <p>De plus, l'article UB 1 interdit également :</p> <p>« Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces libres ».</p> <p>Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.</p>	/
<p>UB (secteur UBa)</p>	<p>Art. 2</p>	<p>L'article UB 2 autorise sous conditions :</p> <p>« Les installations nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public ».</p> <p>Les éléments du projet du Grand Paris appartenant aux équipements d'intérêt public, cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p> <p>L'article UB2 autorise également :</p> <p>« Les affouillements de sol, à condition qu'ils ne permettent pas la création de pièces d'habitation ou d'activités non conformes au présent règlement ».</p> <p>Les affouillements liés au projet respectant les conditions énoncées, cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	<p>Art. 5</p>	<p>L'article UB 5 indique</p> <p>« 3°) Equipements publics</p> <p>Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés à la construction des équipements publics collectifs nécessaires à la vie de la zone ou du secteur. »</p> <p>Ce libellé exclut les éléments de projet des règles fixées par l'article 5.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/
	<p>Art. 6</p>	<p>L'article UB 6 indique</p> <p>« Toute construction devra respecter la plus contraignante des deux règles ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> - être implantée à au moins 8 m de l'axe actuel de la voie ; - être édifiée à au moins 4 m de l'alignement actuel (ou futur si le POS prévoit un élargissement de la voie). » <p>Les prescriptions imposées par cet article sont compatibles avec les contraintes techniques d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.) prévus dans la zone.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/

ZONES TRAVERSEES		ARTICLES		ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS		PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION	
UB (secteur UBa)	Art. 7	<p>Le titre 1 « règles générales », paragraphe 1, de l'article UB 7, ne fixe pas des prescriptions que pour les constructions à usage d'habitation (collectifs ou pavillons) et ne réglemente pas les CINMSPTC.</p> <p>Cet article précise toutefois :</p> <p>« Au-delà de cette bande de 20 mètres définie ci-dessus, les constructions devront être implantées avec marges latérales par rapport aux deux limites séparatives. (...) »</p> <p>Dans tous les cas, la marge devra être égale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la hauteur de la façade, si la façade comporte des baies assurant l'éclairage des pièces d'habitation ou de travail (cuisine exclue à condition que sa surface n'exécède pas 12 m²), - à la moitié de cette hauteur avec un minimum de 5 mètres dans le cas contraire et de jours secondaires, ce minimum étant ramené à 3 mètres pour les pavillons situés dans les cas où la ou les distances indiquées dans la bande des 20 mètres sont supérieures à 3 mètres, les distances à prendre en compte devant alors correspondre à celles mentionnées à la première bande. » <p>Les dispositions arrêtées par l'article 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tais que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours ...). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin de partie II – Règles particulières dans un 4^e alinéa est la suivante : *</p> <p>« 4^e) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives au respect d'un retrait de 1 m au minimum. »</p>				
	Art. 9	<p>L'article UB 9 indique :</p> <p>« L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ne pourra excéder 40%. »</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 des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante :</p> <p>« c) Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol correspondra à l'emprise de ces constructions et installations, et il ce titre pourra être porté à 100% ».</p>				
	Art. 10	<p>L'article UB 10 indique :</p> <p>« Secteur UBa :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hauteur façade : 12 m / R+3 - Hauteur plafond : 12 m <p>Des exceptions seront faites à cette règle pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, châteaux d'eau, relais ferroviaires...).</p> <p>D'une part, cet article indique une marge de hauteur suffisante pour les implantations vitées, et d'autre part, exempte les ouvrages élevés d'intérêt public des règles énoncées (la liste ci-dessus n'étant pas close, les éléments du projet peuvent y être inclus).</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p>/</p>				

* La modification de l'article 7 de la zone UB été intégrée à la demande de la ville, émise lors de la réunion d'examen conjoint.

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
	<p>Art. 12</p>	<p>L'article UB 12 indique :</p> <p>« Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques.</p> <p>Si le respect des autres règles de construction (espaces verts notamment), les parkings devront être réalisés en partie ou en totalité en sous-sol de la propriété.</p> <p>Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement d'au moins : [...]</p> <p>- Autres commerces et équipements : la surface de stationnement sera déterminée en accord avec l'administration. [...]</p> <p>En cas d'impossibilité technique de pouvoir réaliser en surface et en sous-sol le nombre d'emplacements nécessaires sur le terrain des constructions, le constructeur devra réaliser les places de stationnement ou participer à leur réalisation sur un autre terrain à condition que celui-ci ne soit pas distant de plus de 150 m des constructions principales. »</p> <p>Les dispositions de l'article UA 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p>/</p>
<p>UB (secteur UBa)</p>	<p>Art. 13</p>	<p>L'article UB 13 indique :</p> <p>« La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum.</p> <p>a) Constructions autres que les établissements scolaires :</p> <p>Les pertes de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement seront obligatoirement plantées.</p> <p>La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 50% de la surface du terrain. Ce pourcentage pourra être réduit dans la limite compatible avec les dispositions de l'article UB 9 en cas de coefficient d'emprise inclinateur. La "compensation" sera retrouvée comme il est stipulé au dernier alinéa du présent article.</p> <p>Il sera exigé au minimum un arbre de haute tige par 100 m² de surface plantée.</p> <p>Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m². La proportion d'espaces verts pourra être réduite jusqu'à 20% en cas d'impossibilité de réaliser les parkings en sous-sol, si les aires de stationnement sont réalisées en dalles ajourées engazonnées et comportent un arbre de haute tige pour 100 m².</p> <p>Les dalles de couverture des parkings, les terrasses de magasins, de locaux industriels, etc., devront être également traitées en espaces verts, et recevoir une couche de terre végétale d'au moins 0,50 m d'épaisseur. »</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 des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin de paragraphe a) est la suivante :</p> <p>« Toutefois, des règles de stationnement des véhicules pourront être appliquées dans les zones de transport public ou d'habitat collectif. »</p>
	<p>Art. 14</p>	<p>L'article UB 14 indique notamment :</p> <p>« 4°) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics (sanitaires, scolaires ou hospitaliers) et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. »</p> <p>Cette disposition ne faisant pas référence aux réseaux de transports publics dans la liste citée et la gare ne pouvant être assimilée à un équipement d'infrastructure, le présent article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée est la suivante :</p> <p>« 4°) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics (sanitaires, scolaires, hospitaliers, ou dédiés aux réseaux de transports publics, et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. »</p>

ZONES TRAVERSEES		ARTICLES		ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS		PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION	
UC (secteur UCa)	Art. 1	<p>L'article UC 1 interdit notamment :</p> <p>« Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance, leur aspect extérieur, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage ».</p> <p>Le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera compatible avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage. Cet alinéa ne présente est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p> <p>De plus, l'article UC 1 interdit également :</p> <p>« Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces libres ».</p> <p>Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet. Il n'y a donc pas lieu de le modifier.</p>	/				
	Art. 2	<p>L'article UC 2 autorise également :</p> <p>« Les affouillements de sol, à condition qu'ils ne permettent pas la création de pièces d'habitation ou d'activités non conformes au présent règlement. »</p> <p>Les affouillements liés au projet respectant les conditions énoncées, est a priori compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/				
	Art. 5	<p>L'article UC 5 stipule que :</p> <p>« 4°) Equipements publics</p> <p>Les règles du présent article ne sont pas opposables aux terrains destinés à la construction des équipements publics collectifs nécessaires à la vie de la zone ou du secteur ».</p> <p>Ce libellé exonère les éléments de projet des règles fixées par l'article 5.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/				
	Art. 6	<p>L'article UC 6 indique :</p> <p>« Toute construction devra respecter la plus contraignante des deux règles ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> - être implantée à au moins 8 mètres de l'axe actuel de la voie ; - être édifiée à au moins 4 mètres de l'alignement actuel (ou futur si le POS prévoit un élargissement de la voie). Cette distance est portée à 8 m pour les collectifs en secteur UCa. » <p>Les éléments de projet implantés dans cette zone respecteront ces dispositions.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	/				

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<p>UC (secteur UCa)</p>	<p>Art. 7</p>	<p>L'article UC 7 fixe des règles très précises et relativement complexes de recul, notamment : « 1°) dans une bande de 20 mètres comptés à partir du retrait imposé (article UC6), les constructions sont autorisées dans les conditions suivantes : - Si la largeur du terrain au droit de la construction est inférieure ou égale à 12 m, on pourra construire de limite à limite ou réserver une marge latérale de 3 m minimum. - Si la largeur du terrain au droit de la construction est comprise entre 12 et 16 mètres inclus, une marge de 3 mètres minimum est obligatoire. - Si la largeur du terrain au droit de la construction est comprise entre 16 et 20 mètres inclus, est obligatoire soit une marge latérale de 5 mètres soit deux marges de 3 mètres minimum chacune. [...] 2°) Au-delà de cette bande de 20 mètres, les constructions devront être implantées avec marges latérales par rapport aux deux limites séparatives. Le largeur des marges sera définie dans les mêmes conditions que dans le paragraphe 1 ci-dessus avec un minimum obligatoire de 3 mètres pour chaque marge quelle que soit la largeur du terrain. [...] 4°) MARGES Dans tous les cas la marge devra être au moins égale : - à la hauteur de la façade des bâtiments si la façade comporte des baies d'éclairement des pièces d'habitation (cuisine exclue à condition que sa surface n'excède pas 12 m²). - à la moitié de cette hauteur avec un minimum de 3 mètres dans le cas contraire et de jours secondaires, sauf dans les cas où la ou les distances indiquées dans la bande des 20 mètres sont supérieures à 3 mètres, la ou les distances à prendre en compte devient alors correspondre à celles mentionnées pour la première bande. » Les dispositions arrêtées par l'article 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tais que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours ...). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin de partie II - Règles particulières dans un 4° aligné est la suivante : *</p> <p>« 4°) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris pourront être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</p>
	<p>Art. 9</p>	<p>L'article UC 9 indique « L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ne pourra excéder 40% ». 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 des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article est la suivante : « c) Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol correspondra à l'emprise de ces constructions et installations et à ce titre pourra être porté à 100% ».</p>
	<p>Art. 10</p>	<p>L'article UC 10 indique : « Secteur UCa : - individuelle : H façade : 7 m & R+1 / H plafond : 10 m - collective : H façade : 9 m & R+2 / H plafond : 10 m [...] Des exceptions seront faites à cette règle pour les ouvrages élevés d'intérêt public (édifices religieux, châteaux d'eau, relais hertziens...). » D'une part, cet article indique une marge de hauteur suffisante pour les installations visées, et, d'autre part, exempte les ouvrages élevés d'intérêt public des règles énoncées (la liste citée n'étant pas close, les éléments du projet peuvent y être inclus). Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p>/</p>

* La modification de l'article 7 de la zone UC été intégrée à la demande de la ville, émise lors de la réunion d'examen conjoint.

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
	<p>ART. 12</p>	<p>L'article UC 12 indique :</p> <p>« Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques.</p> <p>Si le respect des autres règles de construction l'exige (espaces verts notamment), les parkings devront être réalisés en partie ou en totalité en sous-sol de la propriété.</p> <p>Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement d'au moins :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autres commerces et équipements : la surface de stationnement sera déterminée en accord avec l'administration. <p>[...]</p> <p>En cas d'impossibilité technique de pouvoir réaliser en surface et en sous-sol le nombre d'emplacements nécessaires sur le terrain des constructions, le constructeur devra réaliser les places de stationnement ou participer à leur réalisation sur un autre terrain à condition que celui-ci ne soit pas distant de plus de 150 m des constructions principales. »</p> <p>Les dispositions de l'article UC 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Cet article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p>/</p>
<p>UC (secteur UCa)</p>	<p>ART. 13</p>	<p>L'article UC 13 indique :</p> <ul style="list-style-type: none"> « - La protection des plantations existantes devra être assurée au maximum. a) Constructions autres que les établissements scolaires : <ul style="list-style-type: none"> - Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement seront obligatoirement plantées. - La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 40% de la surface du terrain. Ce pourcentage pourra être réduit dans la limite compatible avec les dispositions de l'article UC 9 en cas de coefficient d'emprise incitateur. La "compensation" sera retrouvée comme il est stipulé au dernier alinéa du présent article. - Il sera exigé au minimum un arbre de haute tige par 100 m² de surface plantée. - Les aires de stationnement en surface comporteront au minimum un arbre de haute tige pour 200 m². La proportion d'espaces verts pourra être réduite jusqu'à 20% en cas d'impossibilité de réaliser les parkings en sous-sol, si les aires de stationnement sont réalisées en dalles ajourées engazonnées et comportent un arbre de haute tige pour 100 m². - Les dalles de couverture des parkings, les terrasses, de magasins, de locaux industriels, etc., devront être également traitées en espaces verts, et recevoir une couche de terre végétale d'au moins 0,50 m d'épaisseur. <p>[...] ».</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, le Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin de paragraphe a) est la suivante :</p> <p>« Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. ».</p>
	<p>ART. 14</p>	<p>L'article UC 14 indique notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> « 3°) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics (sanitaires, scolaires ou hospitaliers) et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. » <p>Cette disposition ne fait pas référence aux réseaux de transports publics dans la liste citée et la gare ne pouvant être assimilée à un équipement d'infrastructure, le présent article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée est la suivante :</p> <p>« 3°) Les possibilités de construction et d'aménagement des équipements publics notamment sanitaires, scolaires, hospitaliers, ou dédiés aux réseaux de transports publics, et des équipements d'infrastructure résulteront de l'application des règles d'urbanisme définies aux articles 3 à 13. ».</p>

ZONES TRAVERSEES	ARTICLES	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<p>UE (secteur UEA)</p>	<p>Art. 1</p>	<p>L'article UE 1. Interdit notamment :</p> <p>« Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance, leur aspect extérieur, seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage ».</p> <p>Le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera compatible avec la sécurité, la salubrité, la commodité ou le caractère du voisinage. Cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p> <p>Enfin, l'article UE 1. interdit également :</p> <p>« Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces libres ».</p> <p>Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surface. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.</p>	<p>/</p>
	<p>Art. 2</p>	<p>L'article UE2 autorise sous conditions :</p> <p>« Les installations nécessaires à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public ».</p> <p>Les éléments du projet de Grand Paris appartenant aux équipements d'intérêt public, cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p> <p>L'article UE2 autorise également :</p> <p>« Les affouillements de sol, à condition qu'ils ne permettent pas la création de pièces d'habitation ou d'activités non conformes au présent règlement. »</p> <p>Les affouillements liés au projet respectant les conditions énoncées, cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>	<p>/</p>

ZONES TRAVERSEES		ARTICLES		ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS		PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION	
UF	Art. 1	<p>L'article UF 1 interdit notamment :</p> <p>« Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces libres ».</p> <p>Les affouillements nécessaires à la réalisation des infrastructures souterraines du réseau de transport public du Grand Paris ont bien sûr un rapport direct avec des travaux de construction même s'ils ne sont pas en surfaces. Cet article autorise donc les affouillements nécessaires au projet, il n'y a donc pas lieu de le modifier.</p>			/		
	Art. 2	<p>L'article UF2 autorise sous conditions :</p> <p>« Les installations non interdites en UF1, mais dont le niveau des nuisances devra être compatible avec celui des activités existantes dans le secteur. »</p> <p>Les éléments du projet du Grand Paris n'étant pas interdites à l'article 1 et n'engendrant pas de nuisances incompatibles avec les activités de la zone, cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p> <p>L'article UF2 autorise également :</p> <p>« Les affouillements de sol, à condition qu'ils ne permettent pas la création de pièces d'habitation ou d'activités non conformes au présent règlement. »</p> <p>Les affouillements liés au projet respectant les conditions énoncées, cet alinéa est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</p>			/		

