

LIGNE 16 : NOISY – CHAMPS < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)
LIGNE 17 : LE BOURGET RER < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)
LIGNE 14 : MAIRIE DE SAINT-OUEN < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE BLEUE)

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

PIÈCE  1.10

Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme
Plan d'Occupation des Sols du Bourget

Sommaire

1	Préambule	5	
2	Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme	9	
2.1	La mise en compatibilité	11	
2.1.1	Définition	11	
2.1.2	Champ d'application	11	
2.1.3	Objet	11	
2.2	Le déroulement de la procédure	11	
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12	
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	12	
2.4.1	Article L. 123-14	12	
2.4.2	Article L. 123-14-2	12	
2.4.3	Article R. 123-23-1	13	
2.4.4	Autres dispositions	13	
2.5	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité	13	
3	Présentation générale du projet et de son contexte	15	
3.1	Le contexte administratif du projet	17	
3.1.1	Généralités	17	
3.1.2	État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département de la Seine-Saint-Denis (93)	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 Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel et prolongement de la Ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel	19	
3.2.3	Présentation technique du projet	20	
3.2.4	Présentation du projet sur la ville du Bourget	20	
4	Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune	21	
4.1	Les documents supra-communaux	23	
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	23	
4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	23	
4.2	Le POS en vigueur	23	
4.2.1	Le plan de zonage : les zones traversées	23	
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	23	
4.2.3	Les contraintes réglementaires	24	
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	26	
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité	26	
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	26	
4.3.3	Evolutions du plan de zonage induites par le projet	27	
4.3.4	Evolutions du règlement induites par le projet	27	
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	31	
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur		
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité		
B1.	Extrait du règlement en vigueur		
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité		
C1.	Extrait du zonage en vigueur		
C2.	Extrait du zonage mis en compatibilité		

1 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la ville du BOURGET, en Seine-Saint-Denis, porte sur la prise en compte du projet de construction des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel du réseau de transport public du Grand Paris dont une section souterraine traverse le territoire communal.

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

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

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du POS approuvé de la commune du BOURGET 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 du BOURGET est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 1^{er} février 1991.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une déclaration de projet approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 17 décembre 2013.

Ainsi, malgré ses diverses évolutions postérieures, le document d'urbanisme du BOURGET 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.

La ville du BOURGET 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.

***Nota :** Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à des réunions d'examen conjoint, qui se sont tenues le 21 mai 2014 pour les communes situées dans le département de la Seine-et-Marne et le 6 juin 2014 pour les communes situées dans le département de la Seine-Saint-Denis (les procès-verbaux sont joints en annexe).*

*Afin d'assurer la traçabilité des ajustements apportés au présent dossier, les compléments apportés pour tenir compte des échanges survenus lors des réunions d'examen conjoint ont été insérés en **bleu**, ils sont présentés comme tels et sont évoqués dans les PV des réunions.*

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

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

2.1.2 Champ d'application

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

Au vu des textes¹, compte tenu de la nature du projet, **la procédure de mise en compatibilité est organisée par le préfet de la Région d'Ile-de-France.**

2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville du BOURGET. **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 9,5 m de diamètre environ mettant en liaison les gares.
- Les emprises des gares :
 - Les **gares souterraines** dont les dimensions sont de 54 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.

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

- Les **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.

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 du BOURGET. 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 du BOURGET 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 du BOURGET.

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 du BOURGET 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 et précisant dans quelle mesure la préservation de l'environnement est prise en compte dans le projet de mise en compatibilité du POS au regard de la nouvelle opération. 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 la description du projet et 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.
- Deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage. Elle fait également apparaître les éléments figurant sur le document graphique éventuellement impactés pour les besoins du projet.

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

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

2.4.1 Article L. 123-14

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

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

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

2.4.2 Article L. 123-14-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.3 Article R. 123-23-1

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

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

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

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

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

2.4.4 Autres dispositions

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

Par ailleurs, à la suite de la transmission pour saisine du présent dossier, a été promulguée la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi « ALUR ». La loi ALUR modifie l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme régissant le contenu du règlement des PLU. 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 du BOURGET ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

Le site Natura 2000 de la Zone de Protection Spéciale FR 1112013 « Sites de la Seine-Saint-Denis » le plus proche (parc G. Valbon), est situé sur les communes de Dugny et de La Courneuve et est distant de 600 m des limites communales du BOURGET. La Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Sites de la Seine-Saint-Denis » est le seul site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis, regroupant 15 entités différentes. Son document d'objectifs (DOCOB) a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 5 septembre 2011.

Dans le parc départemental Georges Valbon, huit espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » sont recensées (Blongios nain, Bondrée apivore, Butor étoilé, Gorgebleue à miroir, Hibou des marais, Martin-pêcheur d'Europe, Pic noir, Pie-grièche écorcheur et Sterne pierregarin). Pour le parc départemental Georges Valbon, les milieux humides présentent des enjeux de conservation forts pour le Blongios, le Butor, le Gorgebleue, le Martin-pêcheur et le Sterne ; les milieux ouverts présentent des enjeux moyens dans la partie Nord du parc pour la Bondrée et la Pie-grièche ; les milieux boisés présentent des enjeux moyens dans la partie Sud pour la Bondrée, le Pic noir et le Pic mar.

Au regard des caractéristiques et du caractère ponctuel des évolutions du document prévues par la mise en compatibilité et de la localisation de ces sites Natura 2000, la mise en compatibilité du POS du BOURGET n'aggrave pas les menaces identifiées dans le DOCOB et n'aura pas d'incidences sur ces sites, situés sur les communes limitrophes.

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 BOURGET 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 (gares 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 sont sans incidences sur l'économie générale du document.

* Ces dispositions ont été insérées dans le dossier de mise en compatibilité pour tenir compte des échanges survenus lors de la réunion d'examen conjoint.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

En effet, la mise en compatibilité porte sur des adaptations du règlement écrit de la zone UI, visant à adapter les règles de retrait (art. 6 et 7), les règles en matière de stationnement (art. 12) et les règles en matière de traitement des espaces libres de construction (art. 13), afin de permettre l'implantation du projet. Enfin, la mise en compatibilité prévoit également la réduction ponctuelle d'une zone de protection boisée de 6 m, figurant dans le document graphique, afin de permettre l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Ainsi, la mise en compatibilité du POS du BOURGET s'applique sur une superficie limitée du territoire communal, portant sur des secteurs déjà 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 du BOURGET n'est pas soumise à la procédure d'évaluation environnementale.



*Les sites Natura 2000 au Bourget et dans les communes limitrophes
Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel*

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 les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, traverse **14 communes**, toutes dotées d'un POS ou PLU, toutes nécessitant une mise en compatibilité.

La répartition des communes dont les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité par département est, d'Ouest en Est :

- Département de la Seine-Saint-Denis (93) : 12 communes (3 Plans d'Occupation des Sols, 9 Plans Locaux d'Urbanisme et 3 Plans d'Aménagement de Zone).
- Département de la Seine-et-Marne (77) : 2 communes (1 Plan d'Aménagement de Zone et 1 Plan Local d'Urbanisme).

Par ailleurs, les communes d'Aubervilliers, de La Courneuve, Saint-Ouen et Saint-Denis (93) sont couvertes par le **SCoT de Plaine Commune**. La commune de Champs-sur-Marne (77) est également comprise dans le périmètre du **SCoT du Val Maubuée**, en cours d'élaboration.

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.

3.1.2 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département de la Seine-Saint-Denis (93)

Dans le département de la Seine-Saint-Denis, 12 communes sont concernées par le projet.

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

Trois communes sont 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.

Parmi ces communes, la ville du Bourget est concernée à double titre par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. D'une part par la mise en compatibilité de son POS, et d'autre part par la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « *Commandant Rolland n°2* » que le projet de réseau de transport public du Grand Paris traverse en partie. En effet, la ville du Bourget étant toujours dotée d'un POS et le projet de Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC ayant été arrêté, en vue d'être soumis à enquête publique, le 8 novembre 2000, soit avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, ce dernier doit faire en effet l'objet d'une mise en compatibilité spécifique conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme.

De la même manière, la ville de Saint-Denis est concernée à la fois par la mise en compatibilité de son POS, ainsi que par la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « *Landy-Pleyel* » et du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « *Pleyel-Libération* » que les emprises du réseau de transport public du Grand Paris traversent en partie. En effet, la ville de Saint-Denis étant toujours dotée d'un POS et le Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « *Landy-Pleyel* » ayant été approuvé le 25 mai 2000 et celui de la ZAC « *Pleyel-Libération* » ayant été approuvé le 29 juin 1995, soit avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, ces derniers doivent faire en effet l'objet d'une mise en compatibilité spécifique conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme.

Enfin, on rappellera que les communes d'Aubervilliers, de La Courneuve, Saint-Ouen et Saint-Denis (93) sont couvertes par le SCoT de Plaine Commune.

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

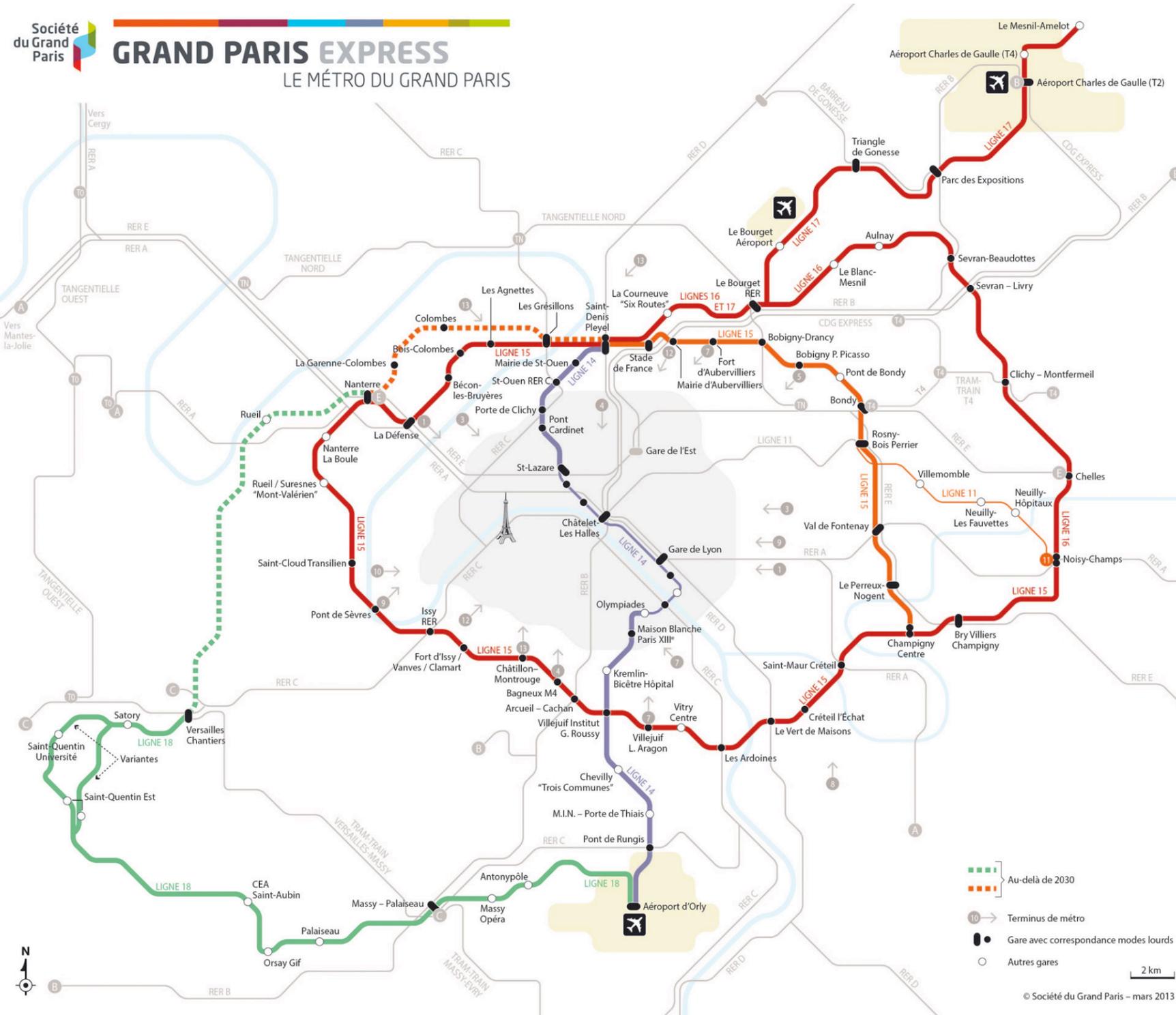
3.2.1 Le programme d'ensemble

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 ;



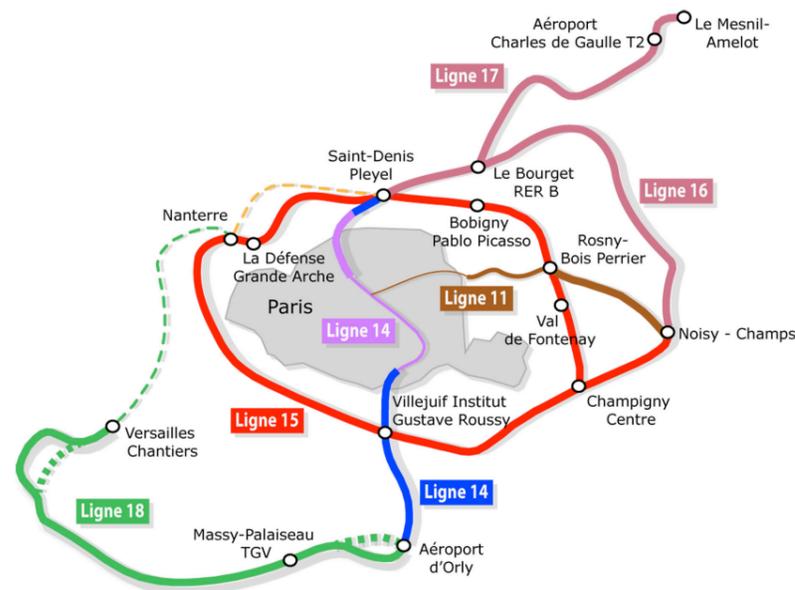
Le programme : le réseau Grand Paris Express

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- 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 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 Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel et prolongement de la Ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel

Compte tenu de l'ampleur du programme d'ensemble et de son étendue géographique, le réseau Grand Paris Express 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 cohérent en termes de fonctionnalités et d'organisation des travaux.

Les tronçons faisant l'objet de la présente enquête publique comprennent la réalisation d'une nouvelle ligne de transport en commun en métro automatique, la Ligne 16, entre « Noisy-Champs » (gare non incluse) et « Saint-Denis Pleyel ». A terme, la section de ligne comprise entre « Le Bourget RER » et « Saint-Denis Pleyel » sera également empruntée par les trains qui circuleront sur la Ligne 17 du Grand Paris Express. La gare « Noisy-Champs » de la Ligne 16 est réalisée au titre du projet « Ligne 15 Sud », qui a fait l'objet d'une enquête préalable à déclaration d'utilité publique en octobre / novembre 2013.

Le projet inclut également le prolongement de la Ligne 14 de « Mairie de Saint-Ouen » (gare non incluse) à « Saint-Denis Pleyel ». La gare « Mairie de Saint-Ouen » de la Ligne 14 est réalisée au titre du projet de prolongement entre « Saint-Lazare » et « Mairie de Saint-Ouen », déclaré d'utilité publique le 4 octobre 2012.

Au total, le projet faisant l'objet de la présente enquête publique représente environ 29 km de lignes nouvelles, insérés en souterrain. D'Est en Ouest, les gares du projet sont présentées dans le tableau suivant :

Les 9 gares du projet
Chelles
Clichy-Montfermeil
Sevran-Livry
Sevran-Beaudottes
Aulnay
Le Blanc-Mesnil
Le Bourget RER
La Courneuve « Six Routes »
Saint-Denis Pleyel

Six de ces gares seront en correspondance avec le réseau structurant actuel de transport en commun (Chelles, Sevran-Livry, Sevran-Beaudottes, Le Bourget RER, La Courneuve « Six Routes », Saint-Denis Pleyel). La gare « Saint-Denis Pleyel » constituera également un pôle majeur de correspondance entre les lignes du réseau Grand Paris Express, puisqu'elle permettra à terme les échanges entre la Ligne 14, la Ligne 15 et les Lignes 16/17.

La gare « Clichy-Montfermeil » sera quant à elle en correspondance avec le projet de débranchement du tramway T4.

La Ligne 16 entre « Saint-Denis Pleyel » et « Noisy-Champs » sera exploitée avec des trains offrant une capacité de l'ordre de 500 places par rame, permettant de répondre à la demande de transport prévisionnelle ; ces trains, à roulement fer, auront une longueur de l'ordre de 54 m pour une largeur d'environ 2,80 m. Le tronçon « Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel » 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 de l'ordre de 950 places par rame.

A la réalisation des ouvrages souterrains (tunnel) et des nouvelles gares, 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

Sauf exception, 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 9,50 m environ sur la Ligne 16 et de 8,50 m environ sur la Ligne 14, les matériels roulants des deux lignes ayant des gabarits différents.

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 40 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 « Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs » (Ligne 16)

Les gares se composent de deux parties principales :

1. La partie souterraine de la gare, dont les dimensions sont de 54 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur variable, accueillant notamment les quais, mezzanines et circulations verticales (ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes...) pour accéder à l'émergence de la gare, les espaces de correspondance avec les autres lignes de transport en commun, les locaux d'exploitation et locaux techniques nécessaires au fonctionnement du réseau.

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

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

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

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

3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

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

Les accès aux ouvrages d'épuisement¹ devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m², sans élévation par rapport au niveau du sol. Les postes de redressement² seront réalisés tous les 2 km environ. Ils seront situés préférentiellement à l'intérieur des gares et sur le domaine public et pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1) jusqu'à 150 m² d'emprise au sol.

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

3.2.4 Présentation du projet sur la ville du Bourget

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse d'Est en Ouest le territoire communal du BOURGET, sur une longueur de l'ordre de 1,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris nécessaire à la Ligne 16 et deux tunnels monovoies nécessaires à la Ligne 17 ;
- La gare « Le Bourget RER » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de trois ouvrages techniques annexes.

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

² Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fourni 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 du BOURGET 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 : les zones traversées

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire du BOURGET sur une longueur totale d'environ **1,9 km**.

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

- Premièrement, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris nécessaire à la Ligne 16 et deux tunnels monovoies nécessaires à la Ligne 17 ;
- Deuxièmement, par la gare « Le Bourget RER » complétée par ses emprises en souterrain ;
- Troisièmement, par l'implantation de trois ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur quatre zones urbaines distinctes du POS de la ville du BOURGET.

4.2.1.1 La zone UA

Cette première zone urbaine est concernée uniquement par l'infrastructure souterraine courante.

Le Règlement d'Urbanisme précise : « *Zone à vocation centrale d'habitat et de commerces. Cette zone correspond au centre, quartier assez dense de caractère « traditionnel », aux constructions de hauteur moyenne édifiées en ordre continu (de mitoyen à mitoyen), il se caractérise par la mixité des fonctions : habitat, commerces, services, bureaux, etc.* »

4.2.1.2 La zone UC

Cette deuxième zone urbaine est concernée uniquement par l'infrastructure souterraine courante.

Le Règlement d'Urbanisme précise : « *Zone d'habitation collective. Cette zone correspond aux ensembles d'habitat collectif existants à caractère discontinu.* »

4.2.1.3 Le secteur Ueb de la zone UE

Cette troisième zone urbaine est concernée uniquement par l'infrastructure souterraine courante.

La zone UE correspond à une zone d'habitation pavillonnaire et de petits collectifs limités.

4.2.1.4 Les secteurs Uib et Uic de la zone UI

Cette quatrième zone est concernée par le projet, à la fois :

- Par l'infrastructure souterraine courante en Uib et Uic ;
- Par la gare « Le Bourget RER » et ses emprises souterraines en Uib ;
- Par trois ouvrages techniques annexes en Uib et un ouvrage technique annexe en UI.

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit d'une « *Zone d'activités et industrielle, zone d'industries et de bureaux (Uic, ZAC du Commandant Rolland n°1). Cette zone est destinée principalement à l'accueil des activités industrielles.* »

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure souterraine passe sous deux inscriptions graphiques, sans les remettre en cause. Il s'agit :

- D'une part, de l'emplacement réservé SP au profit de RFF : « *Tangentielle Nord* » ;
- D'autre part, d'une zone de reculement de 14 m rue du Commandant Rolland.

En l'espèce, si le tracé du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces inscriptions graphiques, 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.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Un ouvrage technique annexe, ainsi que l'infrastructure courante souterraine, impactent une zone de protection boisée de 6 m située en Uib. **L'implantation de cet ouvrage technique annexe et la réalisation de l'infrastructure courante souterraine nécessitent la réduction de cette zone de protection boisée dans sa partie Nord.**

4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Servitude aéronautique de dégagement (cote NGF) ;
- Zone ferroviaire.

Ces servitudes n'imposent aucune contrainte au niveau du sous-sol.

Cependant, pour l'émergence de gare située à l'Ouest du territoire communal, dans le périmètre de la servitude aéronautique de dégagement, les servitudes de surface sont à prendre en compte.

Un périmètre d'étude, défini à l'article L 111-10 du Code de l'Urbanisme permettant de surseoir à statuer pendant deux ans pour des demandes d'occupation du sol intéresse également les secteurs « rue du Chevalier de la Barre, avenue de la Division Leclerc et rue de Verdun » pour permettre l'opération d'aménagement du pôle gare du Grand Paris Express.

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

La partie du territoire communal impactée par le projet est également concernée par la présence :

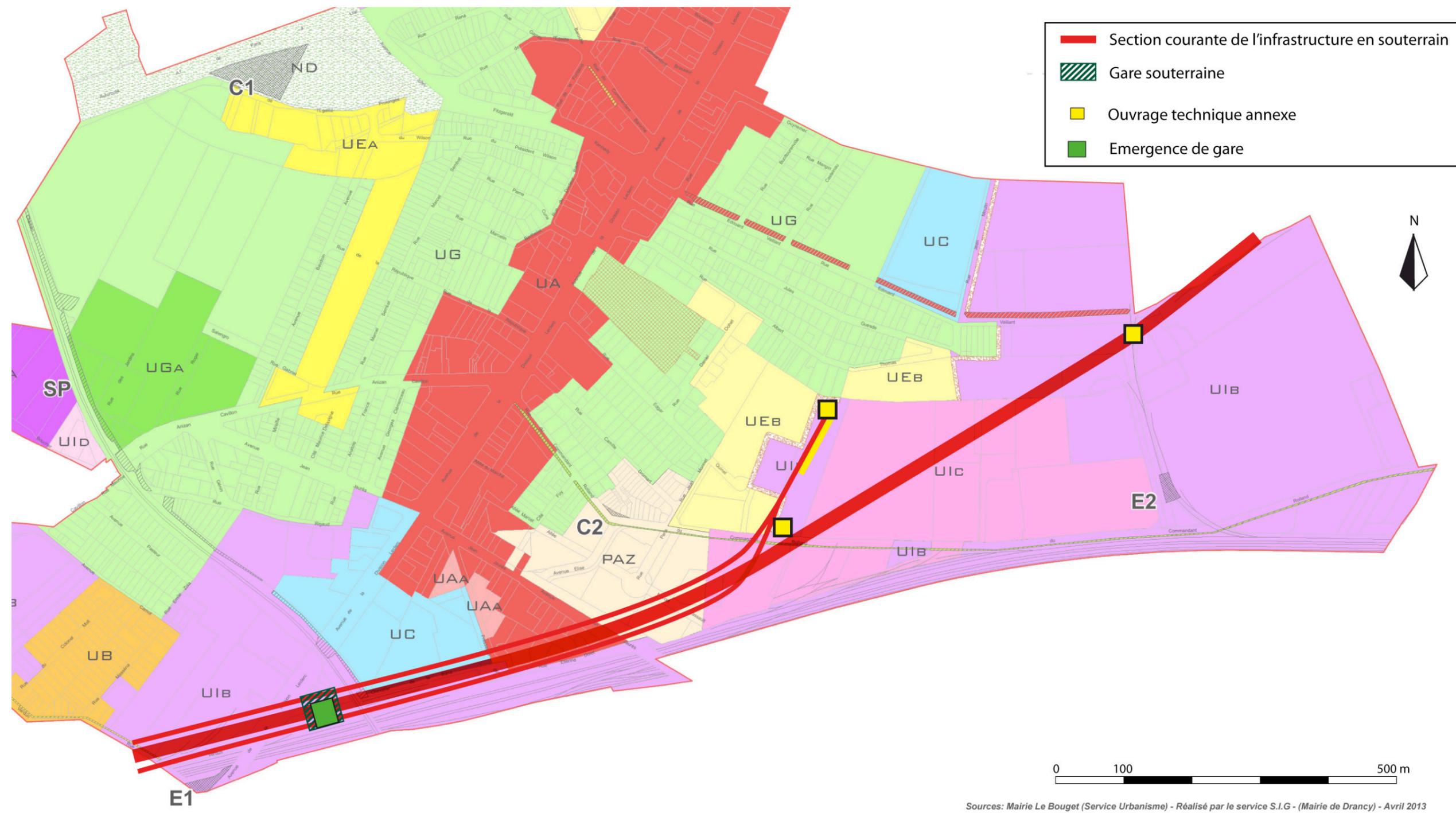
- de mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles (Plan de prévention des risques naturels prévisibles prescrit par arrêté préfectoral du 23 juillet 2001) ;
- d'infrastructures de transports terrestres classés par arrêté préfectoral du 13 mars 2000 (RN2, D30, RERB).

Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions de ces documents qui ne remettront donc pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

A noter qu'une partie du territoire communal est concernée par le périmètre de danger autour de la gare de triage de Drancy. Dans le cadre de la politique de prévention des risques liés au transport de matières dangereuses, le préfet de département a porté à la connaissance des collectivités en avril 2013 les préconisations d'urbanisme à prendre en compte.

Dans une zone de 620 mètres autour de la gare, toute nouvelle construction est interdite à l'exception notamment « des constructions concernant les infrastructures et équipements strictement nécessaires soit aux secours, soit aux activités à proximité immédiate, soit au fonctionnement des services d'intérêt général lorsqu'ils ne sont pas susceptibles d'accueillir du public » et des « équipements techniques de services publics (ouvrages de distribution d'énergie, d'alimentation d'eau potable, d'assainissement, de télécommunication, etc...) sous réserve de ne pas générer de présence permanente ». Ces dispositions ne font pas obstacle à l'implantation de l'infrastructure de transport en souterrain et des ouvrages techniques annexes, qui constituent des ouvrages nécessaires aux secours qui ne génèrent pas de présence permanente.

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



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

4.3 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 du BOURGET 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 décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.**
- **Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.**
- **L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emprise de la zone de protection boisée. Celle-ci est réduite de 135 m de linéaire environ pour permettre l'implantation d'un ouvrage technique annexe et la réalisation de l'infrastructure souterraine.**

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 du BOURGET 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

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

Aussi, à la fin du chapitre « *Procédure de modification du POS* » du rapport de présentation de la déclaration de projet du 17 décembre 2013 sera inséré le texte suivant :

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.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles 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 présentes 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 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 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 soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

Afin de lever les incompatibilités pesant sur l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris au sein du périmètre de la **Zone d'Aménagement Concerté du Commandant Rolland n°2**, le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) et le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) ont été analysés, et si besoin modifiés, pour autoriser l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.

Ainsi, les éléments du Règlement d'Aménagement de Zone relatifs aux occupations du sol admises (article 1, secteur ZC) ont été modifiés pour lever les interdictions pesant sur les différentes composantes du projet et pour autoriser explicitement l'implantation du projet dans le secteur.

Aussi, à la fin du chapitre « I.5- Les transports en commun » du rapport de présentation de la déclaration de projet du 17 décembre 2013 sera inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Le Bourget RER » 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 couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

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 du Bourget

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse d'Est en Ouest le territoire communal du Bourget, sur une longueur de l'ordre de 1,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris nécessaire à la Ligne 16 et deux tunnels monovoies nécessaires à la Ligne 17 ;
- La gare « Le Bourget RER » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de trois ouvrages techniques annexes.

4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Il apparaît nécessaire de supprimer, sous les emprises d'un ouvrage technique annexe et de l'infrastructure courante souterraine, la zone de protection boisée de 6 m, qui a pour objet de créer une zone paysagère tampon entre la zone Uib à vocation d'activités et la zone Ueb à vocation dominante d'habitat.

En effet, sans constituer une protection aussi forte qu'un Espace Boisé Classé, les terrains grevés par cette protection ne peuvent être destinés qu'au maintien ou à la plantation de boisements. Néanmoins, cette évolution ne s'oppose pas à la création d'une transition paysagère entre les deux zones. La zone de protection boisée verra son linéaire réduit de 135 m environ pour permettre l'implantation d'un ouvrage technique annexe et la réalisation de l'infrastructure souterraine.

Cette évolution ne remet pas en question la création d'une transition paysagère entre la zone Uib et la zone Ueb. En effet, malgré la réduction de la protection, un traitement paysager de cette transition reste réalisable sur les emprises encore couvertes par ce dernier, ainsi qu'aux abords du futur ouvrage technique annexe et de l'infrastructure souterraine.

4.3.4 Evolutions du règlement induites par le projet

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

Compte tenu des caractéristiques propres du projet rappelées ci-dessus et de la rédaction du règlement des 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 annexes¹, l'émergence de la gare « Le Bourget RER » 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 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 « Stationnement ».

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

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- L'article 13 « Espaces libres et plantations ».
- L'article 14 « Coefficient d'Occupation du Sol ».

4.3.4.1 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 toutes les zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour **lever les interdictions pouvant peser sur le projet lui-même** (cas de zones à vocation très spécialisées n'autorisant pas ce type d'infrastructure) ou sur certaines de ses composantes (les **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement** nécessitées par la gestion du réseau de transport public du Grand Paris, implantées dans la gare « Le Bourget RER », et uniquement soumises à déclaration).

4.3.4.2 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.**

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 réglementaires¹, les règles imposant des reculs inapplicables dès lors qu'il est nécessaire d'occuper toute la parcelle.
- **Pour l'article 9**, si celui-ci est réglementé, il convient qu'il dispense les éléments du projet de la règle du coefficient d'emprise au sol ou qu'il permette une emprise au sol de 100 % autorisant ainsi la construction nécessaire au projet à occuper la totalité de la parcelle.
- **Pour l'article 13**, les dispositions imposant un pourcentage minimum de surface du terrain à conserver ou à traiter en espaces verts, empêchant 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 les surfaces de la partie souterraine et de la partie émergente de la gare).

¹ Rappelons que selon les dispositions de l'article R. 123-9 du Code de l'Urbanisme (avant-dernier alinéa), ces deux articles doivent obligatoirement définir des règles de recul.

4.3.4.3 Les évolutions pouvant toucher les articles 10 et 12

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

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

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

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

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

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

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	
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 ». 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.	/
Zone UA	
Les articles UA 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone UA n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
Zone UC	
Les articles UC 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone UC n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
Zone UE	
Les articles UE 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone UE n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
Zone UI, secteurs UIb et UIc	
Les articles UI 1, 2, 5, 9, 10 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
L'article UI 6 impose aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet d'émergence de gare « Le Bourget RER ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».	<p>La rédaction insérée en fin d'article UI 6 est la suivante :</p> <p>« <u>7- 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>
L'article UI 7 impose aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet d'émergence de gare « Le Bourget RER ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».	<p>La rédaction insérée en fin d'article UI 7 est la suivante :</p> <p>« <u>6- 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>
L'article UI 12 liste les catégories d'équipements auxquelles s'appliquent les normes de stationnement et précise que « la règle applicable aux constructions et établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables ». Parmi les établissements listés, aucun ne peut prendre en charge le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Par souci de clarté, pour les contraintes d'implantation de la gare « Le Bourget RER » et des ouvrages techniques annexes liés au projet, concernant notamment, les normes de stationnement automobile, il convient donc d'exempter explicitement le projet au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».	<p>La rédaction insérée en fin d'alinéa 3 est la suivante :</p> <p>« <u>3-4 Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.</u> »</p>
L'article UI 13 impose qu'une proportion au moins égale à 15 % de la superficie totale de l'unité foncière soit plantée. Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de la gare « Le Bourget RER » et des ouvrages techniques annexes, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu urbain environnant.	<p>La rédaction insérée en fin d'article UI 13 est la suivante :</p> <p>« <u>4- Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</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 Le Bourget

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 01 février 1991
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 09 septembre 2009
Déclaration de Projet pour la construction d'une résidence sociale à l'angle des rues
Anizan Cavillon et Hélène Boucher approuvée par délibération du Conseil Municipal
du 17 décembre 2013*

PROCEDURE DE MODIFICATION DU POS

Le présent rapport constitue un additif au rapport de présentation du POS approuvé le 1^{er} février 1991, modifié les 26 juin 1992 et 28 mars 1995, puis révisé sur le périmètre de la ZAC Commandant Rolland n°1 et approuvé le 15 décembre 2005 et enfin modifié et approuvé le 9 septembre 2009. Il est présenté dans l'ordre des chapitres prévus dans l'ancien article R.123-17 du Code de l'Urbanisme, c'est à dire avant sa révision par les dispositions de la loi SRU.

Ainsi, conformément à cet article, le présent rapport de présentation :

- Expose, à partir de l'analyse de la situation existante, les perspectives d'évolution démographique, économique et sociale, ainsi que celles relatives à l'habitat, à l'emploi, aux équipements publics, aux services et aux moyens de transports.
- Analyse, en fonction de la sensibilité du milieu, l'état initial du site, de l'environnement et du paysage et les incidences de la mise en oeuvre du plan d'occupation des sols sur leur évolution ainsi que les mesures prises pour leur préservation et leur mise en valeur.
- Détermine les perspectives d'évolution des parties urbanisées de la commune ainsi que les conditions permettant à la commune de maîtriser son urbanisation future et énumère, le cas échéant, les moyens utiles à la mise en oeuvre des options définies au plan d'occupation des sols, en particulier en matière d'habitat pour respecter les objectifs de diversité de l'habitat tels qu'ils résultent de la loi n° 91-662 du 13 juillet 1991.
- Justifie que les dispositions du plan d'occupation des sols sont compatibles avec les lois d'aménagement et d'urbanisme et les prescriptions prises pour leur application, respectent les servitudes d'utilité publique et ne compromettent pas la mise en oeuvre de projets d'intérêt général.
- Justifie, dans les conditions prévues par l'article L.111-1-1, de la compatibilité des dispositions du POS avec les orientations du schéma directeur ou du schéma de secteur, ou avec les directives territoriales d'aménagement ou avec les lois d'aménagement ou d'urbanisme ; il justifie en outre de la compatibilité avec un schéma de mise en valeur de la mer, de la compatibilité avec les directives de protection et de mise en valeur des paysages ainsi que de la compatibilité avec les orientations et les mesures de la charte d'un parc naturel régional, lorsque l'autorité compétente pour approuver le POS a adhéré à la charte après accord de la commune concernée ; il justifie enfin de la prise en considération du programme local de l'habitat lorsqu'il existe. Il justifie en outre de la prise en considération du programme de référence élaboré en application des articles L.123-11 et L.123-13.
- Comporte la superficie des différents types de zones urbaines et de zones naturelles ainsi que des espaces boisés classés au titre de l'article L.130-1, et en cas de révision ou de modification d'un plan déjà existant, fait apparaître l'évolution respective de ces zones.

I.5 LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau ferroviaire desservant la commune du BOURGET se compose d'une gare « voyageurs » dont les voies s'étendent sur 370 m au sud/sud-est de la ville, et d'une gare de triage au nord. La ligne B du RER (réseau régional) comprend deux voies, et la ligne Paris-Soissons (réseau national), deux autres voies.

La gare de triage a été modernisée (janvier 1999) : c'est la 5^{ème} gare de triage de France.

À l'avenir, Le Bourget pourra bénéficier de la desserte de la Tangentielle Nord actuellement en travaux sur la commune.

La création de la Tangentielle Nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec a pour principal objectif de renforcer l'offre de transport sur les territoires de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et des Yvelines. Elle permettra d'améliorer les liaisons de banlieue à banlieue, reliant les principales interconnexions de transports en commun qui desservent la région Ile-de-France en contournant Paris.

À terme, la Tangentielle Nord desservira 14 gares. Les travaux du premier tronçon ont commencé entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget.

Neuf lignes de bus régulières du réseau RATP parcourent le territoire du BOURGET :

- Ligne n°133 : "Le Bourget - RER / Bois d'Ecouen",
- Ligne n°146 : "Rond Point Thiers (Le Raincy) / Le Bourget - RER",
- Ligne n°152 : "Porte de la Villette - métro / Frères Lumière (Le Blanc-Mesnil)",
- Ligne n°607 A : "Vert-Galant – RER / La Courneuve – 8 Mai 1945",
- Ligne n°607 B : "Roissypôle – gare RER / La Courneuve - 8 Mai 1945",
- Ligne n°609 A : "Drancy – Cité Gagarine / Aulnay-sous-Bois Le Tennis"
- Ligne n°609 B : "La Courneuve – 8 Mai 1945 / CES Debussy - Aulnay-sous-Bois",
- Ligne n°143 : "Gare de Rosny-sous-Bois / La Courneuve / Aubervilliers - RER", dont les arrêts sont à proximité immédiate des deux ZAC,
- Ligne n°703 de la Molette : Le Bourget RER – Drancy RER – Drancy Sq. de la Libération.

Ligne Véolia

- Ligne n°610 de la Courneuve à Gare de Sevran Beaudottes

Une ligne Noctilien :

- Le bus n°42 : Gare de l'Est Aulnay-sous-Bois Garonor

Une ligne du réseau de bus CIF (le CIF 1)

Une ligne des Courriers d'Ile-de-France, ligne n°1 « La Courneuve-8 mai 1945/ Villeparisis-Mitry-le-Neuf RER B.

Par ailleurs, la commune du Bourget est desservie par la gare du RER B dont un arrêt est effectué en limite sud de la commune (arrêt « Le Bourget »).

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Le Bourget

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 01 février 1991

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 09 septembre 2009

Déclaration de Projet pour la construction d'une résidence sociale à l'angle des rues Anizan Cavillon et Hélène Boucher approuvée par délibération du Conseil Municipal du 17 décembre 2013

PROCEDURE DE MODIFICATION DU POS

Le présent rapport constitue un additif au rapport de présentation du POS approuvé le 1^{er} février 1991, modifié les 26 juin 1992 et 28 mars 1995, puis révisé sur le périmètre de la ZAC Commandant Rolland n°1 et approuvé le 15 décembre 2005 et enfin modifié et approuvé le 9 septembre 2009. Il est présenté dans l'ordre des chapitres prévus dans l'ancien article R 123-17 du Code de l'Urbanisme, c'est à dire avant sa révision par les dispositions de la loi SRU.

Ainsi, conformément à cet article, le présent rapport de présentation :

- Expose, à partir de l'analyse de la situation existante, les perspectives d'évolution démographique, économique et sociale, ainsi que celles relatives à l'habitat, à l'emploi, aux équipements publics, aux services et aux moyens de transports.
- Analyse, en fonction de la sensibilité du milieu, l'état initial du site, de l'environnement et du paysage et les incidences de la mise en oeuvre du plan d'occupation des sols sur leur évolution ainsi que les mesures prises pour leur préservation et leur mise en valeur.
- Détermine les perspectives d'évolution des parties urbanisées de la commune ainsi que les conditions permettant à la commune de maîtriser son urbanisation future et énumère, le cas échéant, les moyens utiles à la mise en oeuvre des options définies au plan d'occupation des sols, en particulier en matière d'habitat pour respecter les objectifs de diversité de l'habitat tels qu'ils résultent de la loi n° 91-662 du 13 juillet 1991.
- Justifie que les dispositions du plan d'occupation des sols sont compatibles avec les lois d'aménagement et d'urbanisme et les prescriptions prises pour leur application, respectent les servitudes d'utilité publique et ne compromettent pas la mise en oeuvre de projets d'intérêt général.
- Justifie, dans les conditions prévues par l'article L 111-1-1, de la compatibilité des dispositions du POS avec les orientations du schéma directeur ou du schéma de secteur, ou avec les directives territoriales d'aménagement ou avec les lois d'aménagement ou d'urbanisme ; il justifie en outre de la compatibilité avec un schéma de mise en valeur de la mer, de la compatibilité avec les directives de protection et de mise en valeur des paysages ainsi que de la compatibilité avec les orientations et les mesures de la charte d'un parc naturel régional, lorsque l'autorité compétente pour approuver le POS a adhéré à la charte après accord de la commune concernée ; il justifie enfin de la prise en considération du programme local de l'habitat lorsqu'il existe. Il justifie en outre de la prise en considération du programme de référence élaboré en application des articles L.123-11 et L.123-13.
- Comporte la superficie des différents types de zones urbaines et de zones naturelles ainsi que des espaces boisés classés au titre de l'article L 130-1, et en cas de révision ou de modification d'un plan déjà existant, fait apparaître l'évolution respective de ces zones.

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.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles 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 présentes 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 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 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 nécessaire du réseau de transport public du Grand Paris, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

Afin de lever les incompatibilités pesant sur l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris au sein du périmètre de la **Zone d'Aménagement Concerté du Commandant Rolland n°2**, le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) et le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) ont été analysés, et si besoin modifiés, pour autoriser l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.

Ainsi, les éléments du Règlement d'Aménagement de Zone relatifs aux occupations du sol admises (article 1, secteur ZC) ont été modifiés pour lever les interdictions pesant sur les différentes composantes du projet et pour autoriser explicitement l'implantation du projet dans le secteur.

I.5 LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau ferroviaire desservant la commune du BOURGET se compose d'une gare « voyageurs » dont les voies s'étendent sur 370 m au sud/sud-est de la ville, et d'une gare de triage au nord. La ligne B du RER (réseau régional) comprend deux voies, et la ligne Paris-Soissons (réseau national), deux autres voies.

La gare de triage a été modernisée (janvier 1999) : c'est la 5^{ème} gare de triage de France.

À l'avenir, Le Bourget pourra bénéficier de la desserte de la Tangentielle Nord actuellement en travaux sur la commune.

La création de la Tangentielle Nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec a pour principal objectif de renforcer l'offre de transport sur les territoires de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et des Yvelines. Elle permettra d'améliorer les liaisons de banlieue à banlieue, reliant les principales interconnexions de transports en commun qui desservent la région Ile-de-France en contournant Paris.

À terme, la Tangentielle Nord desservira 14 gares. Les travaux du premier tronçon ont commencé entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget.

Neuf lignes de bus régulières du réseau RATP parcourent le territoire du BOURGET :

- Ligne n°133 : "Le Bourget - RER / Bois d'Ecouen",
- Ligne n°146 : "Rond Point Thiers (Le Raincy) / Le Bourget - RER",
- Ligne n°152 : "Porte de la Villette - métro / Frères Lumière (Le Blanc-Mesnil)",
- Ligne n°607 A : "Vert-Galant – RER / La Courneuve – 8 Mai 1945",
- Ligne n°607 B : "Roissypôle – gare RER / La Courneuve - 8 Mai 1945",
- Ligne n°609 A : "Drancy – Cité Gagarine / Aulnay-sous-Bois Le Tennis",
- Ligne n°609 B : "La Courneuve – 8 Mai 1945 / CES Debussy - Aulnay-sous-Bois",
- Ligne n°143 : "Gare de Rosny-sous-Bois / La Courneuve / Aubervilliers - RER", dont les arrêts sont à proximité immédiate des deux ZAC,
- Ligne n°703 de la Molette : Le Bourget RER – Drancy RER – Drancy Sq. de la Libération.

Ligne Véolia

- Ligne n°610 de la Courneuve à Gare de Sevran Beaudottes

Une ligne Noctilien :

- Le bus n°42 : Gare de l'Est Aulnay-sous-Bois Garonor

Une ligne du réseau de bus CIF (le CIF 1)

Une ligne des Courriers d'Ile-de-France, ligne n°1 « La Courneuve-8 mai 1945/ Villeparisis-Mitry-le-Neuf RER B.

Par ailleurs, la commune du Bourget est desservie par la gare du RER B dont un arrêt est effectué en limite sud de la commune (arrêt « Le Bourget »).

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Le Bourget RER » 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 couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

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 du Bourget

Le tracé du futur réseau de transport public du Grand Paris traverse d'Est en Ouest le territoire communal du Bourget, sur une longueur de l'ordre de 1,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris nécessaire à la Ligne 16 et deux tunnels monovoies nécessaires à la Ligne 17 ;
- La gare « Le Bourget RER » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de trois ouvrages techniques annexes.

B1. Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Le Bourget

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 01 février 1991
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 09 septembre 2009
Déclaration de Projet pour la construction d'une résidence sociale à l'angle des rues
Anizan Cavillon et Hélène Boucher approuvée par délibération du Conseil Municipal
du 17 décembre 2013*

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UI

Cette zone est destinée principalement à l'accueil des activités industrielles.

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

Article UI 1 - Type d'occupation et d'utilisation des sols interdits

A l'exception des dispositions prévues à l'article 2, sont interdits :

- 1- Les constructions à usage :
 - d'habitation
 - de bureaux non liés aux activités industrielles
 - entrepôts non liés à une activité implantée dans la zone UI de même que l'extension d'entrepôts existants.
- 2- Les lotissements
- 3- Les installations classées à haut risque visées par la Directive Européenne "SEVESO" ainsi que celles correspondant à la rubrique n°1 de la nomenclature des installations classées (abattage des animaux).

En outre, en UIa, les installations classées dont le rayon d'affichage de l'enquête publique défini par la nomenclature des installations classées est de 6 kms, en UIB, les installations classées assujetties aux prescriptions du décret n° 89-837 du 14 Novembre 1989, ainsi que celles dont le rayon d'affichage de l'enquête publique est supérieure à 3 kms, à l'exception de celles fabriquant des produits intermédiaires immédiatement consommés, sans stockage sur place.
- 4- Parmi les modes particuliers d'utilisation du sol visés au livre IV du Code de l'urbanisme:
 - les parcs d'attraction et les aires de jeux et de sports ouverts au public
 - le stationnement pour plus de 3 mois des caravanes en dehors des terrains aménagés autorisés.
- 5- Les campings et terrains de stationnement des caravanes.

Article UI 2 - Types d'occupation et d'utilisation des sols soumis à conditions spéciales

Nonobstant les dispositions de l'article I sont autorisés :

- 1- Les aménagements de logements existants destinés à en améliorer les conditions d'habitabilité.
- 2- Les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements ou des exploitations.
- 3- Les constructions à usage d'hébergement hôtelier.
- 4- L'extension ou la transformation des installations classées et des constructions à usage d'activités interdites à l'article 1, mais existant avant le 01/01/1979 à condition que la gêne occasionnée au voisinage ne soit pas aggravée.
- 5- les installations techniques directement liées à un service public à la condition que ne soient pas compromises de façon certaine, les conditions d'environnement des unités foncières (vues, ensoleillement, etc).

- 6- Dans les secteurs portés sur les documents graphiques en ZPA, zone de protection acoustique, les constructions destinées au logement, aux bureaux, aux établissements de soin et d'enseignement sont soumises aux dispositions de l'arrêté du 6 octobre 1978, modifié par arrêté du 23/02/1983, et s'il y a lieu, aux normes d'isolement acoustique prescrites par celui-ci (Cf. annexe II).

Section II - Conditions de l'occupation des sols

Article UI 3 - Accès et voirie

- 1- Accès
 - 1-1 Pour être constructible un terrain doit avoir un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage devra avoir les caractéristiques imposées aux voies privées.
 - 1-2- Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile conformément aux règlements en vigueur.
 - 1-3 Aucun accès ne pourra avoir une largeur inférieure à 3,50 m.
 - 1-4- Constructions existantes : les dispositions du paragraphe 1/3 ci-dessus ne sont pas applicables aux accès desservant des constructions existantes à condition qu'elles aient été édifiées antérieurement au 01/01/1979.
- 2- Voirie
 - 2-1 La création de voies publiques ou privées communes ouvertes à la circulation automobile n'est autorisée que si leur emprise est au moins égale à 8 m, avec des rayons en plan de 15 m sur axe. Cette emprise peut être réduite à 5 m pour les voies d'une longueur inférieure à 50 m.
 - 2-2 Toute voie nouvelle se terminant en impasse doit être aménagée à son extrémité de telle manière que les véhicules puissent aisément faire demi-tour.

Article UI 4- Desserte et réseaux

- 1- Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.
- 2- Assainissement
 - 2-1 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

2-2 Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau prévu pour la collecte de celles-ci après mise en oeuvre de tout dispositif opportun permettant d'écrêter les débits d'apport, les services concernés peuvent fournir à cet effet un ensemble de solutions adaptées à chaque cas.

Article UI 5- Caractéristiques des unités foncières

Néant

Article UI 6- Implantation par rapport aux voies et emprises publiques

- 1- Le nu des façades de toute construction doit être édifié à 4 m au moins de l'alignement des voies publiques existantes, à modifier ou à créer.
- 2- Dans le cas de voir privée commune, la limite latérale effective de la voie est prise comme alignement.
- 3- Si des marges de reculement obligatoire sont prévues sur les documents graphiques, la limite de ces marges est prise comme limite constructible. Le long des autoroutes, les constructions doivent être édifiées au moins à la limite des marges désignées sur les documents graphiques par le sigle ZNA.
- 4- La distance horizontale entre tout point du nu des façades et le point le plus proche au niveau du sol de la limite constructible opposée doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.
- 5- Constructions existantes : sont autorisées l'extension ou l'aménagement des constructions qui ne respecteraient pas les règles du présent article à condition que :
 - a- la construction ait été édifiée antérieurement au 01/01/1979.
 - b- l'alignement soit respecté, ou, lorsqu'elle est portée sur les documents graphiques, la marge de reculement qui s'y substitue.
 - a- que l'extension respecte le 6/4.
- 6- L'article 6 n'est pas opposable dans le cas des installations techniques visées à l'article 2.

Article UI 7- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

- 1- La distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces 2 points sans pouvoir être inférieur à 6 m.
- 2- Constructions en limite de propriété :

La construction en limite de propriété est autorisée dans les cas suivants :

 - 2-1 Pour les bâtiments en RDC dont la hauteur n'excède pas 4 m, à l'exception des constructions à usage d'activités industrielles ou artisanales.
 - 2-2 Pour les constructions à usage d'activités industrielles ou artisanales, si elles ne sont pas contiguës à une unité foncière à usage d'habitation et à condition que des mesures soient prises pour éviter la propagation des incendies (murs coupe feu).

3- Constructions en limite des zones d'habitation :

En limite des zones d'habitation, une marge d'isolement de 6 m au minimum devra être respectée tel qu'indiquée sur le document graphique.

- 4- L'extension ou l'aménagement des constructions qui ne respecteraient pas les règles du présent article ou ne les respecteraient plus l'extension réalisée sont autorisées à condition que les constructions aient été édifiées avant le 01/01/1979 et que les extensions éventuelles respectent les règles de l'article 7.
- 5- L'article 7 n'est pas opposable dans le cas des installations techniques visées à l'article 2.

Article UI 8- Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété (ou plusieurs propriétés liées par un acte authentique)

Les constructions doivent être implantées de manière que les baies ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de ces baies serait vue sous un angle de plus de 45° au-dessus du plan horizontal (voir schéma en annexe). Une distance d'au moins 8 m est exigée entre deux bâtiments non contigus, sauf sans le cas de constructions d'une hauteur < à 4 m, où seule la 1^{ère} règle s'applique.

Aucune distance n'est imposée entre murs aveugles.

Article UI 9 - Emprise au sol

Les prescriptions d'emprise au sol découlent de celles de l'article 13.

Article UI 10 - Hauteur des constructions

- 1- La hauteur de toute construction ne peut excéder celle résultant des prescriptions concernant l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ou par rapport aux constructions entre elles (Cf. art. 7 et 8). En bordure de voie, elle doit être telle que la différence d'altitude entre tout point de la construction et le point le plus proche de la limite constructible opposée, n'excède pas la distance comptée horizontalement entre ces 2 points.
- 2- La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 16 m.
- 3- La hauteur est la plus grande distance mesurée verticalement entre le sol naturel et tout point d'un bâtiment, exception faite des ouvrages de superstructure de faible emprise, tels que souches de cheminées ou de ventilation et locaux techniques d'ascenseurs.
- 4- Constructions existantes : sont autorisés l'extension ou l'aménagement des constructions qui ne respecteraient pas les règles du présent article à condition que les extensions envisagées les respectent et que la construction ait été achevée avant le 01/01/1979.
- 5- L'article 10 n'est pas opposable dans le cas des installations techniques visées à l'article 2.

Article UI 11 - Clôtures

- 1- Clôtures sur rue :
 - les clôtures devront respecter une hauteur maximale : 2,20 m

- dans le cas où la sécurité l'exige en raison de la nature des activités et de leurs installations ou de la nature des matières entreposées, une hauteur supérieure sera autorisée.

2- Clôtures sur limites séparatives :

La hauteur des clôtures sur limites séparatives devra être la même que celle sur rue visée ci dessus.

Article UI 12 - Stationnement des véhicules

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

Les places de stationnement devront être aisément accessibles et avoir au minimum une largeur de 2,20 m, une longueur de 5 m et une superficie de 20 m² y compris les accès.

En cas d'impossibilité technique de pouvoir réaliser le nombre d'emplacements nécessaires sur le terrain des constructions projetées, le constructeur peut:

- soit réaliser des places de stationnement sur un autre terrain, à condition que celui-ci ne soit pas distant de plus de 300 m de la construction principale,
- soit participer à la réalisation d'aires de stationnement publiques en application de l'article R 332.17 et suivants du Code de l'Urbanisme.

2- Les normes de stationnement sont ainsi définies :

2-1 Hôtels

1 place de stationnement par chambre jusqu'à 40 chambres + 0,5 place par chambre au-delà de 40 chambres. En outre, il peut être exigé au droit de l'établissement, au moins une place de stationnement temporaire pour autocars.

2-2 Restaurants

En plus des places nécessaires pour le personnel à raison d'une place pour 3 emplois, il doit être prévu un minimum de 1 place de stationnement par 15 m² de SHON de salle de restaurant. Dans le cas de restaurant lié à un hôtel, le paragraphe ci-dessus ne s'applique pas.

2-3 Commerces

Outre les véhicules de service ou de livraison, il doit être prévu :

- dans le cas où l'installation commerciale représente une SHON < 2 000 m²: 1 place pour 40 m² de S.H.O.N. avec un minimum d'une place par boutique de moins de 40 m² SHON.
- dans le cas où l'installation commerciale représente une SHON > 2 000 m²: 1 place pour 20 m² de S.H.O.N.

Ces normes ne s'appliquent pas dans le cas de modification des commerces existants d'une SHON < 2 000 m² et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20%.

2-4 Bureaux

Une superficie égale à 60% de la SHON doit être affectée au stationnement

2-5 Activités

Outre le stationnement des véhicules lourds et les aires de manoeuvre, il doit être prévu 1 place de stationnement pour 3 emplois.

Conformément au décret n°2011-2054 du 29/12/2011, la notion de SHON est remplacée par celle de surface de plancher depuis le 01/03/2012.

3- Les normes ci-après sont données à titre indicatif:

3-1 Foyers

Foyers pour jeunes travailleurs ou pour travailleurs migrants : 1 place de stationnement pour 3 chambres au minimum.

3-2 Etablissements scolaires :

Du 2nd degré: 1,5 places de stationnement par classe.

Une partie de ces places doit être accessible aux visiteurs.

3-3 Salles de spectacles, stades, etc : 1 place pour 10 spectateurs.

4- La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

Article UI 13 - Espaces libres et plantations

1- 15% au moins de la superficie totale de l'unité foncière doivent être plantés. En conséquence, l'emprise construite doit nécessairement permettre d'atteindre ces pourcentages.

Les marges de reculement et d'isolement doivent être plantées.

Les espaces plantés doivent comporter un minimum de 1 arbre de haute tige (plus de 7 m à l'état adulte) par 50 m² de surface plantée. A la plantation, ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2 m

2- Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 4 emplacements.

3- Sont autorisés l'extension ou l'aménagement des constructions qui ne respecteraient pas les règles du présent article, ou ne les respecteraient plus l'extension réalisée, à condition que la construction ait été achevée avant le 01/01/1979.

Section III - Possibilités d'occupation du sol

Article UI 14 - Possibilités maximales d'occupation du sol

1- Le Coefficient d'Occupation du Sol (C.O.S.) de la zone est au maximum égal à 2,00 et à 6m³/m² de terrain dans le cas de constructions à usage d'activités.

2- Toutefois le COS sera limité pour les constructions à usage de commerce, artisanat et bureaux à 0,5

3- Dans le cas où des constructions affectées à des utilisations différentes sont édifiées sur une même unité foncière, le cumul des C.O.S. particuliers à chaque utilisation ne pourra excéder le C.O.S. maximum de la zone.

4- Le C.O.S. n'est pas applicable aux constructions ou aménagements des bâtiments à usage d'équipements collectifs, ni aux équipements d'infrastructure, ni aux installations techniques visées à l'article 2.

Article UI 15 - Dépassement du COS

1- Le dépassement du COS peut être autorisé.

Le dépassement est assujéti, soit au versement de la participation pour surdensité, soit à la réduction équivalente des possibilités de construction sur d'autres parcelles situées dans la même zone ou dans le même secteur, dans les conditions fixées à l'article R 332.13 du Code de l'Urbanisme.

Le COS total ne pourra excéder toutefois plus de 20% des possibilités maximales fixées à l'article 14 ci-dessus.

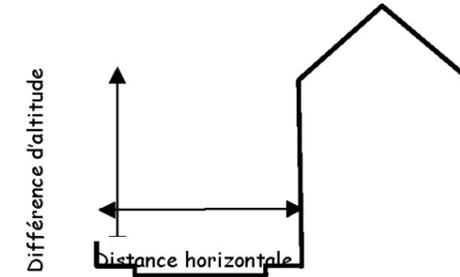
2- Conformément aux dispositions des articles L 123.1 - 5° et R 123.18 - 4° du Code de l'Urbanisme, le dépassement du COS est également autorisé pour la reconstruction sur place ou l'aménagement de bâtiments existants avec une densité au plus égale à celle qui était initialement bâtie, (si celle-ci était supérieure au COS fixé à l'article 14), mais à condition que les constructions nouvelles ou parties de constructions nouvelles respectent les articles 3 à 13 du présent chapitre. Les articles 6, 7, 8 et 10 uniquement dans le cas de reconstruction consécutive à un sinistre.

Dans ce dernier cas, la participation n'est pas due (article L 332.1 du Code de l'Urbanisme).

ANNEXE

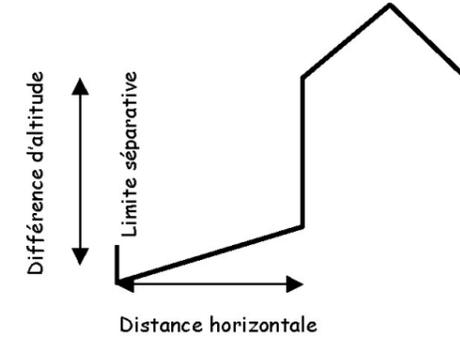
Article 6 :

La distance horizontale entre tout point du nu des façades et le point le plus proche au niveau du sol de la limite constructible opposée doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points



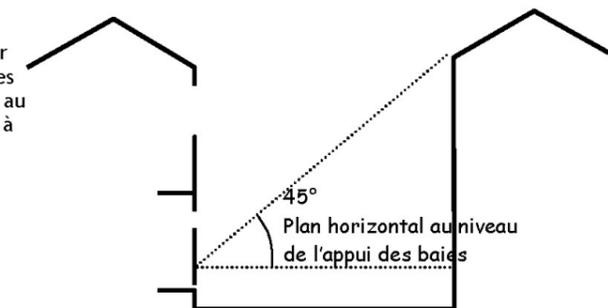
Article 7-1 :

La distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces 2 points sans pouvoir être inférieur à 6 m.



Article 8 :

les constructions doivent être implantées de manière que les baies ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de ces baies serait vue sous un angle de plus de 45° au dessus du plan horizontal et qui serait située à une distance de moins de 8 m.



B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Le Bourget

*POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 01 février 1991
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 09 septembre 2009
Déclaration de Projet pour la construction d'une résidence sociale à l'angle des rues
Anizan Cavillon et Hélène Boucher approuvée par délibération du Conseil Municipal
du 17 décembre 2013*

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UI

Cette zone est destinée principalement à l'accueil des activités industrielles.

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

Article UI 1 - Type d'occupation et d'utilisation des sols interdits

A l'exception des dispositions prévues à l'article 2, sont interdits :

- 1- Les constructions à usage :
 - d'habitation
 - de bureaux non liés aux activités industrielles
 - entrepôts non liés à une activité implantée dans la zone UI de même que l'extension d'entrepôts existants.
- 2- Les lotissements
- 3- Les installations classées à haut risque visées par la Directive Européenne "SEVESO" ainsi que celles correspondant à la rubrique n°1 de la nomenclature des installations classées (abattage des animaux).

En outre, en UIa, les installations classées dont le rayon d'affichage de l'enquête publique défini par la nomenclature des installations classées est de 6 kms, en UIB, les installations classées assujetties aux prescriptions du décret n° 89-837 du 14 Novembre 1989, ainsi que celles dont le rayon d'affichage de l'enquête publique est supérieure à 3 kms, à l'exception de celles fabriquant des produits intermédiaires immédiatement consommés, sans stockage sur place.
- 4- Parmi les modes particuliers d'utilisation du sol visés au livre IV du Code de l'urbanisme:
 - les parcs d'attraction et les aires de jeux et de sports ouverts au public
 - le stationnement pour plus de 3 mois des caravanes en dehors des terrains aménagés autorisés.
- 5- Les campings et terrains de stationnement des caravanes.

Article UI 2 - Types d'occupation et d'utilisation des sols soumis à conditions spéciales

Nonobstant les dispositions de l'article I sont autorisés :

- 1- Les aménagements de logements existants destinés à en améliorer les conditions d'habitabilité.
- 2- Les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements ou des exploitations.
- 3- Les constructions à usage d'hébergement hôtelier.
- 4- L'extension ou la transformation des installations classées et des constructions à usage d'activités interdites à l'article 1, mais existant avant le 01/01/1979 à condition que la gêne occasionnée au voisinage ne soit pas aggravée.
- 5- les installations techniques directement liées à un service public à la condition que ne soient pas compromises de façon certaine, les conditions d'environnement des unités foncières (vues, ensoleillement, etc).

- 6- Dans les secteurs portés sur les documents graphiques en ZPA, zone de protection acoustique, les constructions destinées au logement, aux bureaux, aux établissements de soin et d'enseignement sont soumises aux dispositions de l'arrêté du 6 octobre 1978, modifié par arrêté du 23/02/1983, et s'il y a lieu, aux normes d'isolement acoustique prescrites par celui-ci (Cf. annexe II).

Section II - Conditions de l'occupation des sols

Article UI 3 - Accès et voirie

- 1- Accès
 - 1-1 Pour être constructible un terrain doit avoir un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage devra avoir les caractéristiques imposées aux voies privées.
 - 1-2- Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile conformément aux règlements en vigueur.
 - 1-3 Aucun accès ne pourra avoir une largeur inférieure à 3,50 m.
 - 1-4- Constructions existantes : les dispositions du paragraphe 1/3 ci-dessus ne sont pas applicables aux accès desservant des constructions existantes à condition qu'elles aient été édifiées antérieurement au 01/01/1979.
- 2- Voirie
 - 2-1 La création de voies publiques ou privées communes ouvertes à la circulation automobile n'est autorisée que si leur emprise est au moins égale à 8 m, avec des rayons en plan de 15 m sur axe. Cette emprise peut être réduite à 5 m pour les voies d'une longueur inférieure à 50 m.
 - 2-2 Toute voie nouvelle se terminant en impasse doit être aménagée à son extrémité de telle manière que les véhicules puissent aisément faire demi-tour.

Article UI 4- Desserte et réseaux

- 1- Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.
- 2- Assainissement
 - 2-1 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

2-2 Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau prévu pour la collecte de celles-ci après mise en oeuvre de tout dispositif opportun permettant d'écarter les débits d'apport, les services concernés peuvent fournir à cet effet un ensemble de solutions adaptées à chaque cas.

Article UI 5- Caractéristiques des unités foncières

Néant

Article UI 6- Implantation par rapport aux voies et emprises publiques

- 1- Le nu des façades de toute construction doit être édifié à 4 m au moins de l'alignement des voies publiques existantes, à modifier ou à créer.
- 2- Dans le cas de voirie privée commune, la limite latérale effective de la voie est prise comme alignement.
- 3- Si des marges de reculement obligatoire sont prévues sur les documents graphiques, la limite de ces marges est prise comme limite constructible. Le long des autoroutes, les constructions doivent être édifiées au moins à la limite des marges désignées sur les documents graphiques par le sigle ZNA.
- 4- La distance horizontale entre tout point du nu des façades et le point le plus proche au niveau du sol de la limite constructible opposée doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.
- 5- Constructions existantes : sont autorisées l'extension ou l'aménagement des constructions qui ne respecteraient pas les règles du présent article à condition que :
 - a- la construction ait été édifiée antérieurement au 01/01/1979.
 - b- l'alignement soit respecté, ou, lorsqu'elle est portée sur les documents graphiques, la marge de reculement qui s'y substitue.
 - a- que l'extension respecte le 6/4.
- 6- L'article 6 n'est pas opposable dans le cas des installations techniques visées à l'article 2.

7- 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 UI 7- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

- 1- La distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces 2 points sans pouvoir être inférieur à 6 m.
- 2- Constructions en limite de propriété :

La construction en limite de propriété est autorisée dans les cas suivants :

 - 2-1 Pour les bâtiments en RDC dont la hauteur n'excède pas 4 m, à l'exception des constructions à usage d'activités industrielles ou artisanales.
 - 2-2 Pour les constructions à usage d'activités industrielles ou artisanales, si elles ne sont pas contiguës à une unité foncière à usage d'habitation et à condition que des mesures soient prises pour éviter la propagation des incendies (murs coupe feu).

3- Constructions en limite des zones d'habitation :

En limite des zones d'habitation, une marge d'isolement de 6 m au minimum devra être respectée tel qu'indiquée sur le document graphique.

- 4- L'extension ou l'aménagement des constructions qui ne respecteraient pas les règles du présent article ou ne les respecteraient plus l'extension réalisée sont autorisées à condition que les constructions aient été édifiées avant le 01/01/1979 et que les extensions éventuelles respectent les règles de l'article 7.
- 5- L'article 7 n'est pas opposable dans le cas des installations techniques visées à l'article 2.

6- 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 UI 8- Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété (ou plusieurs propriétés liées par un acte authentique)

Les constructions doivent être implantées de manière que les baies ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de ces baies serait vue sous un angle de plus de 45° au-dessus du plan horizontal (voir schéma en annexe). Une distance d'au moins 8 m est exigée entre deux bâtiments non contigus, sauf sans le cas de constructions d'une hauteur < à 4 m, où seule la 1^{ère} règle s'applique.

Aucune distance n'est imposée entre murs aveugles.

Article UI 9 - Emprise au sol

Les prescriptions d'emprise au sol découlent de celles de l'article 13.

Article UI 10 - Hauteur des constructions

- 1- La hauteur de toute construction ne peut excéder celle résultant des prescriptions concernant l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ou par rapport aux constructions entre elles (Cf. art. 7 et 8). En bordure de voie, elle doit être telle que la différence d'altitude entre tout point de la construction et le point le plus proche de la limite constructible opposée, n'excède pas la distance comptée horizontalement entre ces 2 points.
- 2- La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 16 m.
- 3- La hauteur est la plus grande distance mesurée verticalement entre le sol naturel et tout point d'un bâtiment, exception faite des ouvrages de superstructure de faible emprise, tels que souches de cheminées ou de ventilation et locaux techniques d'ascenseurs.
- 4- Constructions existantes : sont autorisées l'extension ou l'aménagement des constructions qui ne respecteraient pas les règles du présent article à condition que les extensions envisagées les respectent et que la construction ait été achevée avant le 01/01/1979.
- 5- L'article 10 n'est pas opposable dans le cas des installations techniques visées à l'article 2.

Article UI 11 - Clôtures

- 1- Clôtures sur rue :
 - les clôtures devront respecter une hauteur maximale : 2,20 m

- dans le cas où la sécurité l'exige en raison de la nature des activités et de leurs installations ou de la nature des matières entreposées, une hauteur supérieure sera autorisée.

2- Clôtures sur limites séparatives :

La hauteur des clôtures sur limites séparatives devra être la même que celle sur rue visée ci dessus.

Article UI 12 - Stationnement des véhicules

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

Les places de stationnement devront être aisément accessibles et avoir au minimum une largeur de 2,20 m, une longueur de 5 m et une superficie de 20 m² y compris les accès.

En cas d'impossibilité technique de pouvoir réaliser le nombre d'emplacements nécessaires sur le terrain des constructions projetées, le constructeur peut:

- soit réaliser des places de stationnement sur un autre terrain, à condition que celui-ci ne soit pas distant de plus de 300 m de la construction principale,
- soit participer à la réalisation d'aires de stationnement publiques en application de l'article R 332.17 et suivants du Code de l'Urbanisme.

2- Les normes de stationnement sont ainsi définies :

2-1 Hôtels

1 place de stationnement par chambre jusqu'à 40 chambres + 0,5 place par chambre au-delà de 40 chambres. En outre, il peut être exigé au droit de l'établissement, au moins une place de stationnement temporaire pour autocars.

2-2 Restaurants

En plus des places nécessaires pour le personnel à raison d'une place pour 3 emplois, il doit être prévu un minimum de 1 place de stationnement par 15 m² de SHON de salle de restaurant. Dans le cas de restaurant lié à un hôtel, le paragraphe ci-dessus ne s'applique pas.

2-3 Commerces

Outre les véhicules de service ou de livraison, il doit être prévu :

- dans le cas où l'installation commerciale représente une SHON < 2 000 m²: 1 place pour 40 m² de S.H.O.N. avec un minimum d'une place par boutique de moins de 40 m² SHON.
- dans le cas où l'installation commerciale représente une SHON > 2 000 m²: 1 place pour 20 m² de S.H.O.N.

Ces normes ne s'appliquent pas dans le cas de modification des commerces existants d'une SHON < 2 000 m² et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20%.

2-4 Bureaux

Une superficie égale à 60% de la SHON doit être affectée au stationnement

2-5 Activités

Outre le stationnement des véhicules lourds et les aires de manoeuvre, il doit être prévu 1 place de stationnement pour 3 emplois.

Conformément au décret n°2011-2054 du 29/12/2011, la notion de SHON est remplacée par celle de surface de plancher depuis le 01/03/2012.

3- Les normes ci-après sont données à titre indicatif:

3-1 Foyers

Foyers pour jeunes travailleurs ou pour travailleurs migrants : 1 place de stationnement pour 3 chambres au minimum.

3-2 Etablissements scolaires :

Du 2nd degré: 1,5 places de stationnement par classe.

Une partie de ces places doit être accessible aux visiteurs.

3-3 Salles de spectacles, stades, etc : 1 place pour 10 spectateurs.

3-4 Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.

4- La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

Article UI 13 - Espaces libres et plantations

1- 15% au moins de la superficie totale de l'unité foncière doivent être plantés. En conséquence, l'emprise construite doit nécessairement permettre d'atteindre ces pourcentages.

Les marges de reculement et d'isolement doivent être plantées.

Les espaces plantés doivent comporter un minimum de 1 arbre de haute tige (plus de 7 m à l'état adulte) par 50 m² de surface plantée. A la plantation, ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2 m

2- Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 4 emplacements.

3- Sont autorisés l'extension ou l'aménagement des constructions qui ne respecteraient pas les règles du présent article, ou ne les respecteraient plus l'extension réalisée, à condition que la construction ait été achevée avant le 01/01/1979.

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

Section III - Possibilités d'occupation du sol

Article UI 14 - Possibilités maximales d'occupation du sol

1- Le Coefficient d'Occupation du Sol (C.O.S.) de la zone est au maximum égal à 2,00 et à 6m³/m² de terrain dans le cas de constructions à usage d'activités.

2- Toutefois le COS sera limité pour les constructions à usage de commerce, artisanat et bureaux à 0,5

3- Dans le cas où des constructions affectées à des utilisations différentes sont édifiées sur une même unité foncière, le cumul des C.O.S. particuliers à chaque utilisation ne pourra excéder le C.O.S. maximum de la zone.

4- Le C.O.S. n'est pas applicable aux constructions ou aménagements des bâtiments à usage d'équipements collectifs, ni aux équipements d'infrastructure, ni aux installations techniques visées à l'article 2.

Article UI 15 - Dépassement du COS

1- Le dépassement du COS peut être autorisé.

Le dépassement est assujéti, soit au versement de la participation pour surdensité, soit à la réduction équivalente des possibilités de construction sur d'autres parcelles situées dans la même zone ou dans le même secteur, dans les conditions fixées à l'article R 332.13 du Code de l'Urbanisme.

Le COS total ne pourra excéder toutefois plus de 20% des possibilités maximales fixées à l'article 14 ci-dessus.

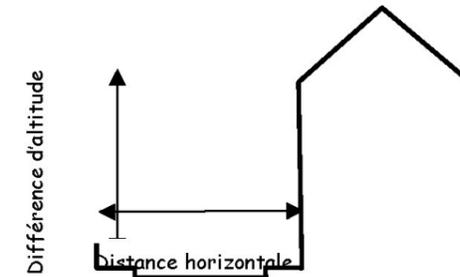
2- Conformément aux dispositions des articles L 123.1 - 5° et R 123.18 - 4° du Code de l'Urbanisme, le dépassement du COS est également autorisé pour la reconstruction sur place ou l'aménagement de bâtiments existants avec une densité au plus égale à celle qui était initialement bâtie, (si celle-ci était supérieure au COS fixé à l'article 14), mais à condition que les constructions nouvelles ou parties de constructions nouvelles respectent les articles 3 à 13 du présent chapitre. Les articles 6, 7, 8 et 10 uniquement dans le cas de reconstruction consécutive à un sinistre.

Dans ce dernier cas, la participation n'est pas due (article L 332.1 du Code de l'Urbanisme).

ANNEXE

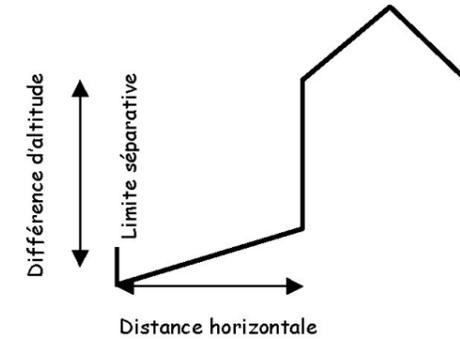
Article 6 :

La distance horizontale entre tout point du nu des façades et le point le plus proche au niveau du sol de la limite constructible opposée doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points



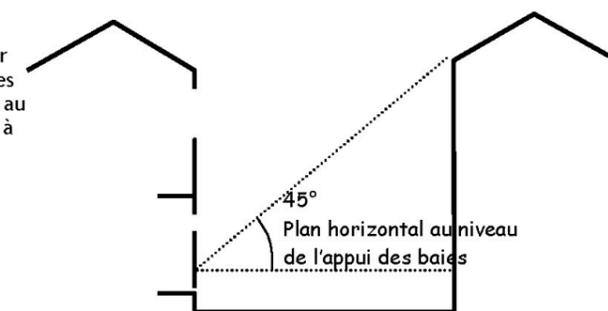
Article 7-1 :

La distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces 2 points sans pouvoir être inférieur à 6 m.



Article 8 :

les constructions doivent être implantées de manière que les baies ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de ces baies serait vue sous un angle de plus de 45° au dessus du plan horizontal et qui serait située à une distance de moins de 8 m.



C1.

Zonage

Document en vigueur



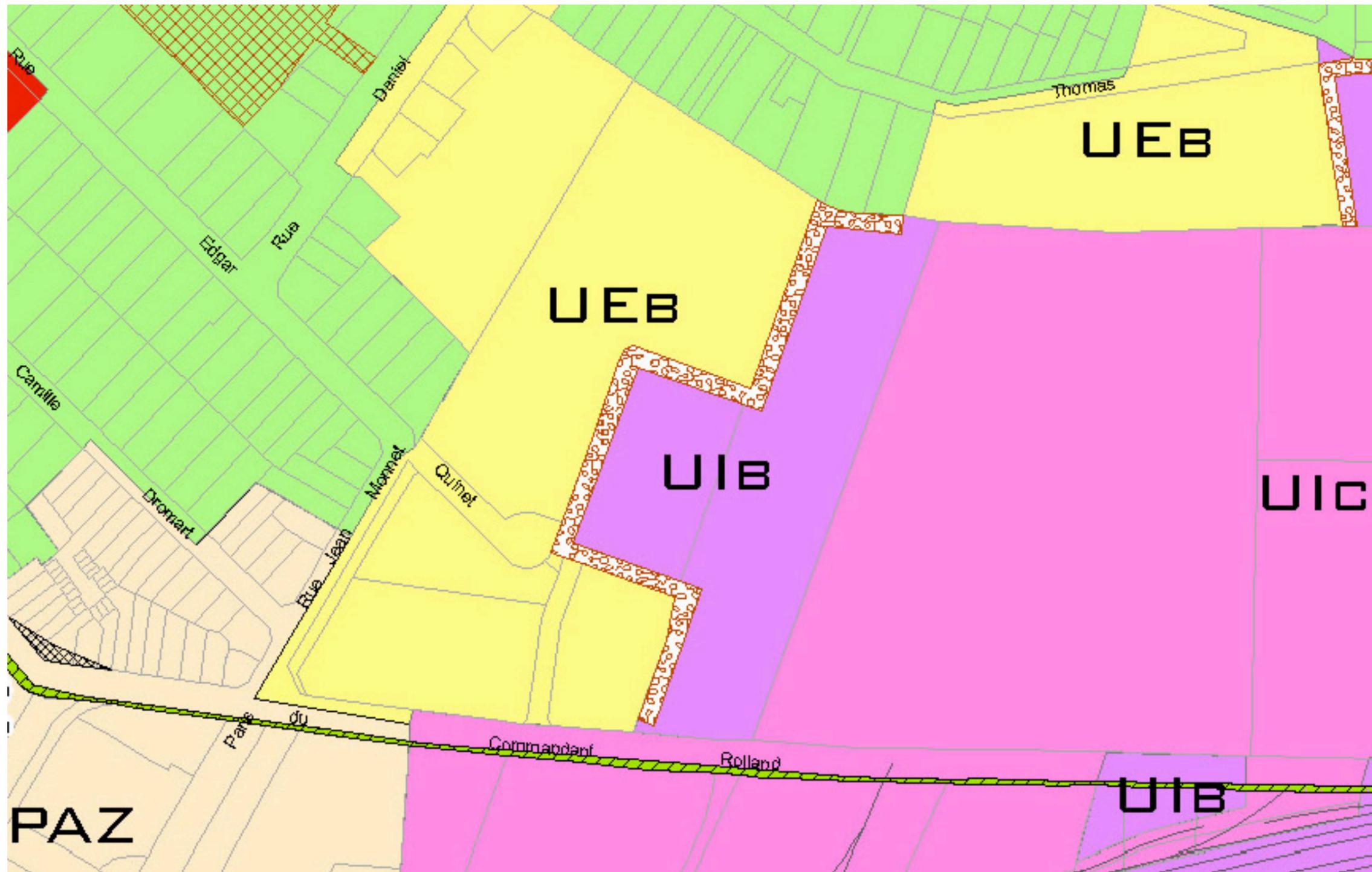
Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Le Bourget

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 01 février 1991

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 09 septembre 2009

Déclaration de Projet pour la construction d'une résidence sociale à l'angle des rues Anizan Cavillon et Hélène Boucher approuvée par délibération du Conseil Municipal du 17 décembre 2013



C2.

Zonage

Document mis en compatibilité



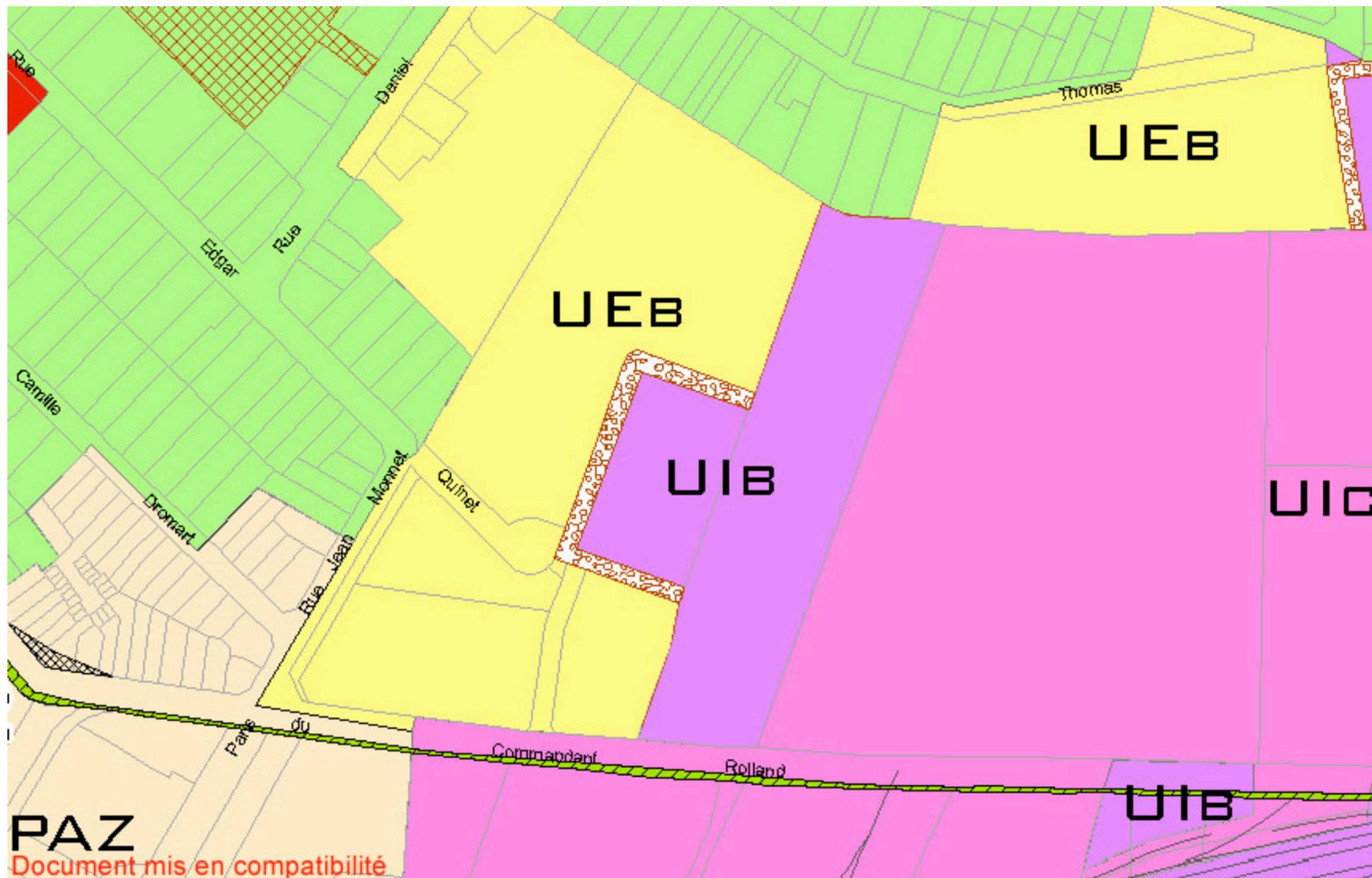
Extrait

Plan d'Occupation des Sols de la ville de Le Bourget

POS approuvé par délibération du Conseil Municipal du 01 février 1991

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 09 septembre 2009

Déclaration de Projet pour la construction d'une résidence sociale à l'angle des rues Anizan Cavillon et Hélène Boucher approuvée par délibération du Conseil Municipal du 17 décembre 2013





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

www.societedugrandparis.fr