

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  1.11

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan d'Aménagement de Zone, ZAC du Commandant Rolland n°2
(Le 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 dans la ZAC « Commandant Rolland n°2 » au 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		
4.3	Le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Commandant Rolland n°2 ».....	23		
4.4	Mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone.....	25		
4.4.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité.....	25		
4.4.2	Evolutions du règlement induites par le projet.....	25		
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	27		
	1. Extrait du règlement du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur			
	2. Extrait du règlement du Plan d'Aménagement de Zone mis en compatibilité			

1 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du « Commandant Rolland n°2 » 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « Commandant Rolland n°2 » dans 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.

Le POS approuvé de la ville du BOURGET ne s'applique pas à la totalité de son territoire communal. Une partie de l'ancien site industriel ALSTOM au Sud de la commune est régie par une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), zone qui possède ses propres règles, indépendantes de celles du POS.

Or, le projet de Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « Commandant Rolland n°2 » ayant été arrêté en vue d'être soumis à l'enquête publique avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU), la ZAC doit faire l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de son Plan d'Aménagement de Zone, conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme, si la nécessité s'en fait sentir.

Le PAZ de la ZAC du « Commandant Rolland n°2 » a été arrêté le 8 novembre 2000 et approuvé le 12 décembre 2002. Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification approuvée le 19 janvier 2004.

Après examen des pièces du Plan d'Aménagement de Zone, il est donc apparu nécessaire de le mettre en compatibilité, un dossier spécifique a donc été établi conjointement au dossier de mise en compatibilité du POS.

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 à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) approuvée avant l'entrée en vigueur de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 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 dans le périmètre de la ZAC « *Commandant Rolland n°2* » au BOURGET. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du Plan d'Aménagement de Zone 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « *Commandant Rolland n°2* » au 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 Plan d'Aménagement de Zone 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « *Commandant Rolland n°2* » 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « *Commandant Rolland n°2* ».*

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

*À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « *Commandant Rolland n°2* » 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 Plan d'Aménagement de Zone. 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 dans le périmètre de la ZAC les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Cette pièce 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 Plan d'Aménagement de Zone et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **règlement du Plan d'Aménagement de Zone**, portant sur les articles concernés 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 dans la ZAC, les modifications de texte nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

Les autres pièces du Plan d'Aménagement de Zone 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

Comme pour les POS et PLU, le contenu du dossier de mise en compatibilité des Zones d'Aménagement Concerté dont le projet de PAZ a été arrêté avant l'entrée en vigueur de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 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 le contenu des différents documents d'urbanisme.

Toutefois, les Plans d'Aménagement de Zone des ZAC approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU) demeurent applicables jusqu'à l'approbation par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent d'un plan local d'urbanisme en application de l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme. Leur contenu est donc maintenu.*

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.

* 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.

En l'absence de site Natura 2000 sur le territoire de la commune du BOURGET, les procédures d'évolution de la ZAC du « *Commandant Rolland n°2* » ne sont pas soumises à évaluation environnementale.

Par ailleurs, la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « *Commandant Rolland n°2* » 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, et sont sans incidences sur l'économie générale du document.

Le site Natura 2000 de la Zone de Protection Spéciale FR 1112013 « *Sites de la Seine-Saint-Denis* » le plus proche, est situé sur la commune de La Courneuve (parc G. Valbon) et est distant de 500 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC du « *Commandant Rolland n°2* » au BOURGET n'aura pas d'incidences sur ces sites, situés sur les communes limitrophes.

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 de la ZAC du « *Commandant Rolland n°2* » 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

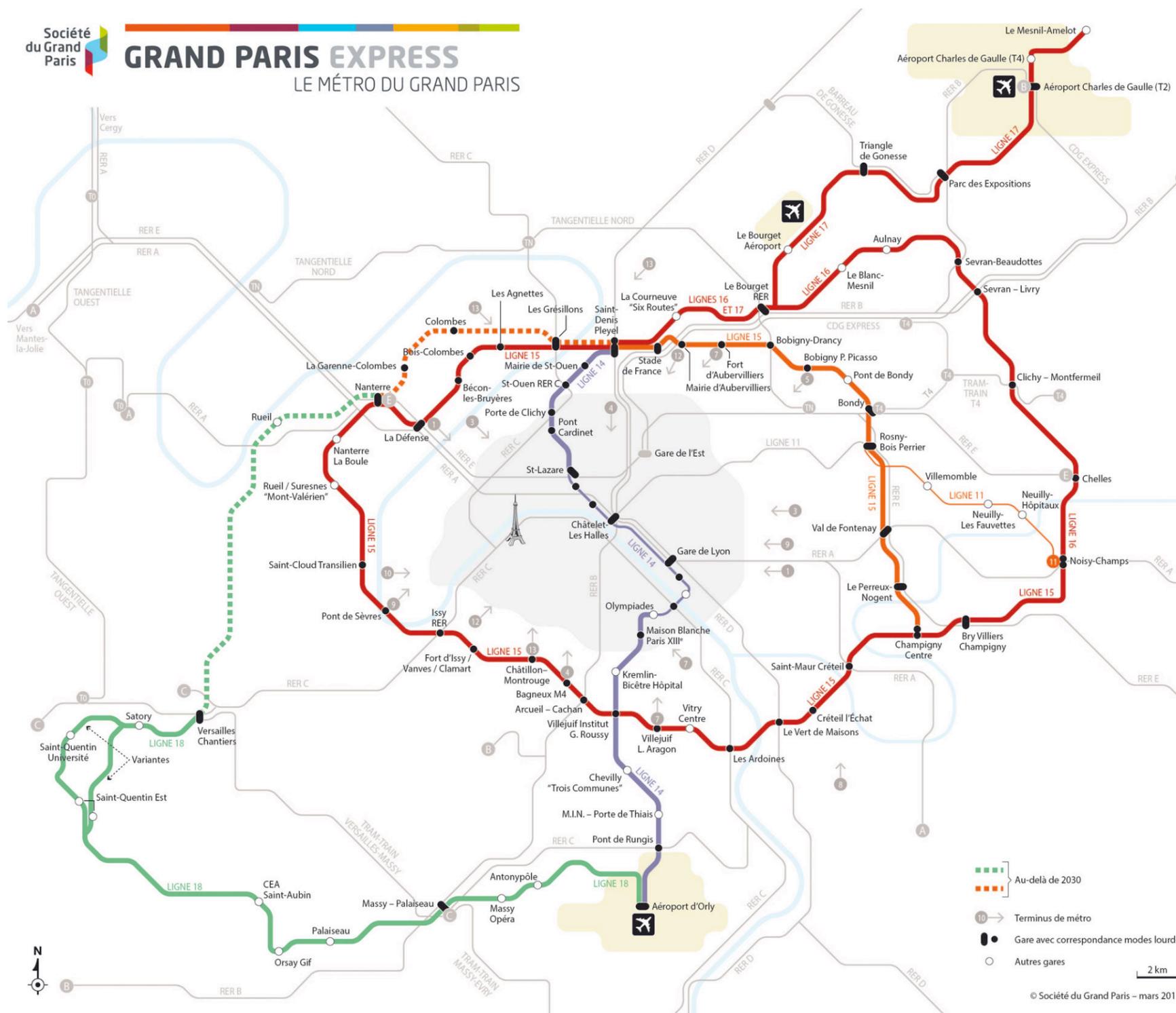
3.2.1 Le programme d'ensemble

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 ;

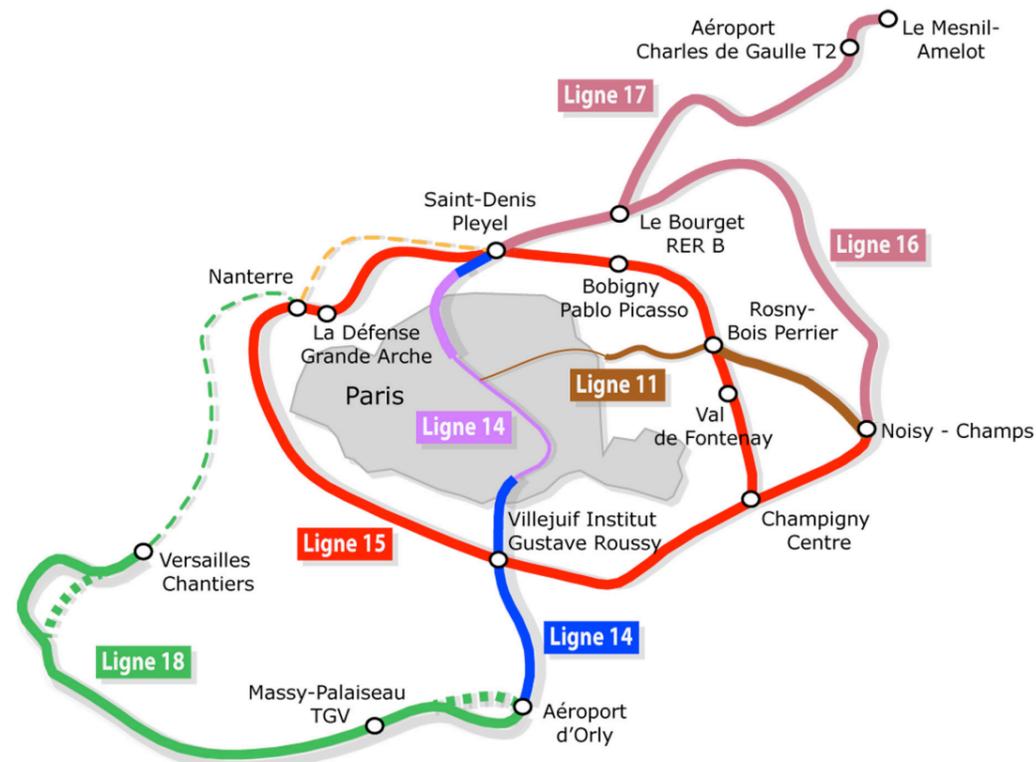


Le programme : le réseau Grand Paris Express

- favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Le 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 réglementaires définissant l'implantation de l'émergence de la gare dans la parcelle devront, le cas échéant, évoluer de manière à réussir la meilleure intégration possible de l'équipement dans son environnement urbain.

3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

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

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

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

3.2.4 Présentation du projet dans la ZAC « Commandant Rolland n°2 » au Bourget

La ZAC « Commandant Rolland n°2 » sur la commune du BOURGET est concernée uniquement par la section courante de l'infrastructure en souterrain qui la traverse, au Sud, sur une longueur de 125 m environ.

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

Le POS en vigueur de la commune du BOURGET est concerné par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris dans la partie Sud du territoire communal, ainsi que par l'implantation de la gare « Le Bourget RER », ses emprises souterraines et trois ouvrages techniques annexes.

Ses dispositions n'étant pas compatibles avec le projet du Grand Paris, il fait donc l'objet d'une mise en compatibilité spécifique, parallèlement à celle du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « *Commandant Rolland n°2* ».

4.3 Le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « *Commandant Rolland n°2* »

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « *Commandant Rolland n°2* », créée à l'initiative de la ville du BOURGET par délibération du 9 juillet 1999 et dont le Plan d'Aménagement de Zone a été arrêté le 8 novembre 2000, approuvé le 12 décembre 2002 et modifié le 19 janvier 2004, est impactée par le tracé du futur tronçon du réseau de transport en public du Grand Paris sur une longueur totale d'environ 125 m.

Rappelons que le périmètre de la ZAC est concerné uniquement par une section courante de l'infrastructure en souterrain.

Cet élément est orienté Est-Ouest. Il traverse l'extrémité Sud des îlots ZC2 et ZC3.

Le règlement du Plan d'Aménagement de Zone précise : « *Le secteur ZC d'une surface de 37 900 m² environ est divisé en trois îlots dénommés :*

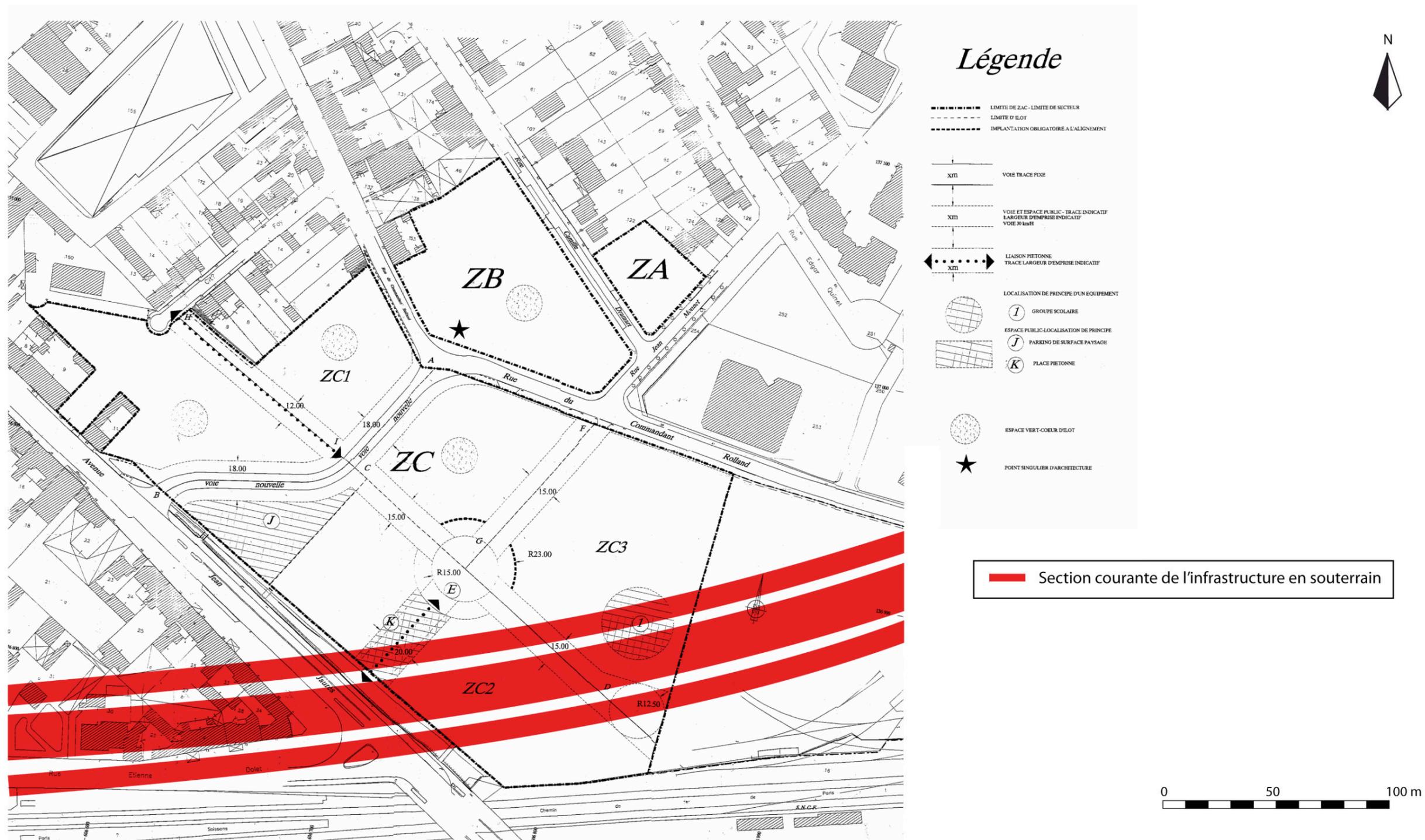
- *Ilot ZC1 : (...).*
- *Ilot ZC2 : cet îlot d'une surface de 12 820 m² environ est destiné à recevoir un ensemble de bureaux, hôtellerie, activités tertiaires et activités de services.*
- *Ilot ZC3 : cet îlot d'une surface de 9 620 m² environ est destiné à recevoir un habitat résidentiel collectif et/ou de résidence para-hôtelière, des activités tertiaires et activités de services et un équipement scolaire. »*

Sur le document graphique du Plan d'Aménagement de Zone modificatif, le tracé passe sous un secteur réservé à un projet de voie et espace public, ainsi que sous un projet de groupe scolaire.

En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous les emprises de cette infrastructure routière et de ce groupe scolaire, 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 cette infrastructure routière et cet équipement.

Aucune autre pièce du Plan d'Aménagement de Zone n'est concernée par le projet.

**EXTRAIT DU PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE DE LA ZAC « COMMANDANT ROLLAND N°2 » AU 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.

4.4 Mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Commandant Rolland n°2 » sur la commune 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 par **l'adaptation partielle du règlement du Plan d'Aménagement de Zone afin d'y introduire en tant que de besoin les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.4.1 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.** Ces dispositions peuvent s'appliquer par extension aux Plans d'Aménagement de Zone des ZAC restées autonomes. 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « *Commandant Rolland n°2* » ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

4.4.2 Evolutions du règlement induites par le projet

Après analyse du libellé des articles du règlement du Plan d'Aménagement de Zone du secteur concerné, 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 du PAZ en vigueur, les évolutions pourront toucher les articles suivants :

- L'article 1 « Modes d'occupation du sol admis ».
- L'article 2 « Types d'occupation du sol interdits ou soumis à des conditions spéciales ».

Les articles 1 (« *Modes d'occupation du sol admis* ») et 2 (« *Types d'occupation du sol interdits ou soumis à des conditions spéciales* ») du secteur ZC traversé 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.

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 ZC	
L'article ZC 2 est compatible avec le projet et n'est pas concerné par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
L'article ZC 1 renvoie à l'article 3 du titre I qui n'autorise, dans le secteur ZC, que l'habitat collectif résidentiel (ilots ZC1 et ZC3), bureaux, hôtellerie, activités tertiaires et activités de services (ilot ZC2), résidence para-hôtelière, activités tertiaires et activités services et un équipement scolaire (ilot ZC3). Le projet n'y est donc pas accepté. Il convient donc d'autoriser celui-ci au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».	L'article ZC 1 est complété de la manière suivante : « Sont admis tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol, tels que définis au titre I, article 3, secteur ZC, selon l'affectation de chaque îlot <u>ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

1.

Règlement

Document en vigueur



Extrait

ZAC du « Commandant Rolland n°2 » de la ville du Bourget

Plan d'aménagement de zone approuvé le 12 décembre 2002

Modification du Plan d'aménagement de zone approuvée le 19 janvier 2004

CHAPITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR ZC

CARACTERE DU SECTEUR:

Ce secteur d'une surface de 37.900m2 environ est destiné à recevoir

- Ilots ZC1 : un habitat résidentiel collectif,
- Ilots ZC2 : un ensemble de bureaux, d'activités tertiaires et d'hôtellerie.
- Ilots ZC3 : un habitat résidentiel collectif, de résidence para-hôtelière, des bureaux et/ou activités, un équipement scolaire

ARTICLE 1 - MODES D'OCCUPATION DU SOL ADMIS

Sont admis tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol, tels que définis au titre I, article 3, secteur ZC, selon l'affectation de chaque îlots.

ARTICLE 2 - TYPES D'OCCUPATION DU SOL INTERDITS OU SOUMIS A DES CONDITIONS SPECIALES

Sont interdits tous les types d'occupation ou d'utilisation des sols contraires aux caractères du secteur et, en particulier :

- les dépôts et stockages à l'air libre
- les parcs de caravanes
- l'ouverture de carrières

Tout type d'occupation du sol doit se conformer à l'ensemble des servitudes d'utilité publique découlant d'une législation étrangère au présent règlement.

Protection, risques et nuisances

Les installations relatives à l'habitat devront se conformer à la législation relative à la protection de l'air, notamment à :

- la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- la circulaire du 18 janvier 1997 relative à cette loi,
- l'arrêté du 22 janvier 1997 créant une zone 1 de protection spéciale contre les pollutions atmosphériques
- la circulaire DPPR/SDPD n° 97-0320 du mars 1997 relative à l'interdiction de l'amiante,

Les installations propres à l'habitat et aux activités devront se conformer à la législation relative à la lutte contre le bruit, notamment à :

- la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992
- l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Le réseau de voies ferrées étant classé comme infrastructure nuisante de type I, les avenues de la Division Leclerc et Jean Jaurès étant classées comme infrastructures nuisantes de type 3, et en application du décret n°95.21 du 9 janvier 1995 et de l'article R 123-9 du Code de l'Urbanisme, les constructions envisagées respectivement à moins de 300 mètres et de 100 mètres de ces infrastructures devront comporter un isolement acoustique des façades conforme à la réglementation en vigueur.

Les installations relatives à l'habitat et aux activités devront se conformer à la législation relative aux déchets, notamment à la directive du conseil n° 75/442/CEE du 15 juillet 1975 et à la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux.

Tous les déchets ménagers feront l'objet d'une collecte et d'un traitement par la Ville. Il est précisé que la ville procède à un tri sélectif (2 poubelles) et que les locaux de collecte des ordures ménagères devront être adaptés et facilement accessibles.

Lorsqu'aucune structure publique spécialisée n'existe, les déchets industriels devront être pris en charge par des services compétents liés par contrat avec les entreprises.

ARTICLE 3 - ACCES ET VOIRIES

Accès

Pour être constructible, une unité foncière doit comporter au moins un accès automobile à une voie publique ou privée.

Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences minimales de desserte et de sécurité, de défense contre l'incendie et de la protection civile, ainsi qu'à la collecte des ordures ménagères, conformément à l'article R 111-4 du Code de l'Urbanisme.

Voirie

Aucune voie d'intérêt public ou privé ne doit avoir une largeur inférieure à 5 mètres pour circulation en double sens et à 3,5 mètres pour circulation en sens unique.

Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale, afin de permettre aux véhicules de faire demi-tour.

ARTICLE 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être alimentée par branchement au réseau collectif de distribution.

Assainissement

Toutes précautions doivent être prises pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.

Tout projet d'aménagement devra prendre en compte les éventuelles mise en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique en vue d'éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols et cours. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote et qui n'auront pu être évités devront être rendus étanches.

Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée sans aucune stagnation par des canalisations souterraines raccordées au réseau collectif d'assainissement d'Eaux Usées de la ZAC en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

Est obligatoire le raccordement des immeubles d'habitation et assimilés aux égouts disposés pour recevoir les eaux usées domestiques et établis sous la voie publique à laquelle ces immeubles ont accès directement ou par l'intermédiaire de voies privées ou de servitudes de passage.

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Eaux Pluviales

Les eaux pluviales doivent être évacuées jusqu'au réseau de la ZAC lequel transite par les différents dispositifs de rétention réalisés par l'aménageur avant rejet aux collecteurs publics existants à l'extérieur de l'opération.

Les eaux usées issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

Réseaux divers

Les réseaux divers de distribution (eau potable, gaz, électricité, téléphone, télédistribution, câblage informatique, etc) doivent être souterrains.

ARTICLE 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Sans objet.

ARTICLE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ROUTIERES ET ESPACES COLLECTIFS PUBLICS

6.1

D'une manière générale, les constructions respecteront les alignements obligatoires définis au document graphique du PAZ.

L'alignement obligatoire n'est imposé qu'aux trois premiers niveaux (R+2).

Des décrochés ponctuels sont autorisés sur ces niveaux s'ils participent à l'animation architecturale de la façade.

Les saillies et encorbellements sont autorisés sur le domaine public à partir du troisième niveau (R+2).

6.2

Sauf indication contraire au document graphique, les constructions pourront s'implanter en limite ou au-delà de la limite d'emprise des voies et espaces publics figurant au PAZ.

Les limites entre domaine public et privé seront matérialisées de façon explicite.

Les constructions en sous-sol pourront toujours être implantées en limite des voies et espaces publics figurant au PAZ.

6.3

Des constructions, en surplomb de la place K (secteur ZC2), sont autorisées à partir du 2^{ème} étage.

La réalisation de parking en sous-sol est autorisée sous la place K (secteur ZC2).

ARTICLE 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

L'implantation doit tenir compte de l'orientation et de la topographie du terrain ainsi que des aménagements et des constructions existantes dans le voisinage.

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives. Dans le cas contraire, tout point du bâtiment doit être compris :

- pour les parties des constructions comportant des baies éclairant des pièces principales habitables ou de travail, dans le gabarit délimité par un angle de 60° par rapport à l'horizontale à partir de 4,50 mètres de hauteur, mesurés sur la limite séparative à compter du niveau du terrain naturel de l'unité foncière la plus basse (entre l'unité d'implantation et celle de l'unité voisine). Toutefois, la distance minimale par rapport à la limite séparative ne sera pas inférieure à 4 mètres.

- et à une distance minimum de 3 mètres des limites séparatives pour les constructions dont les parties concernées ne comportent pas de baies assurant l'éclairage principale des pièces habitables ou de travail.

Les constructions en sous-sol pourront dans tous les cas être implantées en limites séparatives.

ARTICLE 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE OU PLUSIEURS PROPRIETES LIEES PAR ACTE AUTHENTIQUE

La construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée :

- s'ils sont contigus

- s'ils ne sont pas contigus, à condition que la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus bas et le plus proche de l'autre construction soit au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points avec un minimum de 8 (huit) mètres pour les parties de bâtiments comportant des baies éclairant des pièces principales habitables ou de travail.

ARTICLE 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Le coefficient d'emprise au sol des constructions (CES) est déterminé par le rapport entre la surface hors œuvre brut au sol occupée par les constructions et la surface de l'unité foncière.

Le coefficient d'emprise au sol ne doit pas être supérieur à :

- 0,60 pour les fonctions résidentielles, d'activités et d'équipement,
- 0,90 pour la fonction tertiaire (bureaux).

Ne comptent pas dans la surface occupée au sol les surfaces des bâtiments en sous-sol qui ne dépassent pas du sol ou ne le dépassent que de moins de 0,60 mètre par rapport au niveau naturel de l'unité foncière.

ARTICLE 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions mesurée à compter du terrain fini de l'unité foncière ne peut, jusqu'à l'égout du toit ou le sommet de l'acrotère des terrasses (ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus) excéder :

Ilot ZC1 : 16 mètres
Ilot ZC2 : 20 mètres
Ilot ZC3 : 16 mètres

Toutefois, pour des motifs de composition architecturale et ponctuellement sur une emprise ne pouvant dépasser 20 % de la surface hors œuvre brute du dernier niveau, ces hauteurs peuvent être dépassées sans pouvoir excéder :

Ilot ZC1 : 19 mètres
Ilot ZC2 : 23 mètres
Ilot ZC3 : 19 mètres

ARTICLE 11 - ASPECT EXTERIEUR

a. Matériaux :

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings, etc...) est interdit. Les bardages nervurés ou ondulés sont interdits.

b. Toitures

Elles devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception.

Les édifices et matériels techniques situés sur les toitures-terrasses devront apparaître sur la demande de permis de construire et, par un traitement spécifique, faire partie intégrante du bâtiment.

c. Les **pignons** : Ils doivent être en harmonie avec les façades principales de la construction. Les pignons mitoyens doivent obligatoirement être traités.

d. Les **bâtiments annexes** : Ils doivent être traités en cohérence avec la construction principale (harmonisation de la volumétrie et des matériaux, intégration au volume principal, etc...)

e. Les **citernes à gaz ou à fuel** : elles seront obligatoirement enterrées.

f. Les **coffret d'électricité ou de gaz** : ils doivent être intégrés dans une construction ou dans la clôture sur voie.

g. Les clôtures :

Les **clôtures sur rues et espaces collectifs publics** seront constituées d'un mur bahut chaperonné, hauteur 0,50 maxi, en maçonnerie enduite traditionnelle, surmontée d'une grille en serrurerie à barreaudage vertical, pour une hauteur totale maximum de 2 mètres.

Les **clôtures sur limites séparatives** seront constituées d'un grillage à maille verticale plastifié doublé d'une haie, hauteur maximum 2 mètres en zone affectée à l'habitat.

h. Façades commerciales

On entend par façade commerciale toute devanture établie dans un but commercial.

Les enseignes ne pourront dépasser une ligne située à 20 cm sous le niveau fini du premier étage. Une signalétique à l'échelle du quartier pourra être autorisée dans le cadre d'un étude d'ensemble et d'intégration au bâti.

Toute enseigne en toiture est proscrite

Les proportions et le rythme des percements doivent tenir compte de la composition de la façade dans sa globalité. Il sera recherché une expression de type portique (alternance de vitrine et de poteaux ou trumeaux).

ARTICLE 12 - STATIONNEMENT

12.1 Principe :

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

- Pour le logement collectif : les places de stationnement sont autorisées en sous-sol ou partiellement enterrées.
- Pour le logement individuel : des places de stationnement en rez-de-chaussée sont autorisées.

Les surfaces nécessaires au stationnement, aux manœuvres, aux opérations de manutention et aux extensions futures doivent être réservées dans l'assiette foncière des opérations.

12.2 Besoins en stationnement :

Le nombre de places de stationnement correspondra aux dispositions minimales suivantes :

Logements collectifs : 1 place construite en sous-sol pour studio et 2 pièces
1,3 place construite en sous-sol à partir de 3 pièces

logements individuels : 1 place construite et 1 place au sol par logement

Résidence étudiants ou jeunes : 1 place pour 3 studios ou 3 chambres

Résidence 3ème âge : 1 place pour 5 chambres

Hôtels : 1 place par chambre jusqu'à 50 chambres et 0,5 place par chambre supplémentaire
et 1 place d'autocar pour 50 chambres

Résidences foyer : 1 place pour 6 chambres

Bureaux ou assimilable : 1,7 place pour 100 m2 SHON

Ateliers, laboratoires ou assimilable : 1,5 place pour 100m2 SHON ou 1 place pour 3 emplois

Logistique ou assimilable : 1 place pour 200 m2 SHON

Commerce ou assimilable (sauf restaurant pour lequel aucune place ne sera exigé) :
1 place pour 50m² de surface de vente avec au minimum 1 place par commerce.

Le stationnement des véhicules utilitaires sera prévu en plus et assuré dans l'emprise de l'unité foncière de chaque lot.

12.3 Localisation :

- Véhicules utilitaires :

Les aires de stationnement ne pourront être implantées en bordure de voies. Elles seront localisées le long des façades latérales ou postérieures des bâtiments.

- Véhicules du personnel et des visiteurs :

Dans les îlots affectés aux activités le stationnement en façade des rues n'est autorisé pour les véhicules des visiteurs que lorsque l'implantation des constructions permet une bande paysagée d'au moins 5 mètres de largeur entre celui-ci et la limite du terrain.

ARTICLE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Toute arbre de haute tige abattu doit être remplacé par un sujet équivalent en qualité et en force.

Les surfaces plantées doivent occuper au moins 20% de l'unité foncière ; pour les bureaux, elle ne sera pas inférieure à 10% de l'unité foncière.

Un plan des espaces verts indiquant les espèces plantées, leur densité et leur taille sera joint à la demande de permis de construire.

Les limites séparatives entre parcelles seront plantées de séquences de haies vives et d'arbres de hautes tiges.

Les aires de stockage seront masquées de la vue, intégrées au volume du bâtiment. Les contraintes visuelles qu'elles imposent seront accompagnées d'un aménagement paysagé.

ARTICLE 14 - POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DES SOLS

La surface développée de plancher hors œuvre nette (SHON) autorisée est de 51 000 m² répartie dans les trois catégories suivantes :

- 27 800 m² de logements pouvant comprendre 300 m² de commerces,
- 22 000 m² de bureaux, activités tertiaires, commerce et hôtellerie,
- 1 200 m² d'équipement public.

Toutefois, la SHON affectée aux bureaux, activités tertiaires, commerce et hôtellerie pourra augmenter dans la limite de 10 %, soit au maximum de 2 200 m² (dans cette hypothèse, la SHON affectée au logement sera diminuée de la même surface, de telle sorte que la SHON globale du secteur ne dépasse pas 51 000 m².)

ARTICLE 15 POSSIBILITE DE DEPASSEMENT DE LA SURFACE HORS OEUVRE NETTE AUTORISEE

Néant.

2.

Règlement

Document mis en compatibilité



Extrait

ZAC du « *Commandant Rolland n°2* » de la ville du Bourget

Plan d'aménagement de zone approuvé le 12 décembre 2002

Modification du Plan d'aménagement de zone approuvée le 19 janvier 2004

CHAPITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR ZC

CARACTERE DU SECTEUR:

Ce secteur d'une surface de 37.900m2 environ est destiné à recevoir

- Ilots ZC1 : un habitat résidentiel collectif,
- Ilots ZC2 : un ensemble de bureaux, d'activités tertiaires et d'hôtellerie.
- Ilots ZC3 : un habitat résidentiel collectif, de résidence para-hôtelière, des bureaux et/ou activités, un équipement scolaire

ARTICLE 1 - MODES D'OCCUPATION DU SOL ADMIS

Sont admis tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol, tels que définis au titre I, article 3, secteur ZC, selon l'affectation de chaque îlots [ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris](#).

ARTICLE 2 - TYPES D'OCCUPATION DU SOL INTERDITS OU SOUMIS A DES CONDITIONS SPECIALES

Sont interdits tous les types d'occupation ou d'utilisation des sols contraires aux caractères du secteur et, en particulier :

- les dépôts et stockages à l'air libre
- les parcs de caravanes
- l'ouverture de carrières

Tout type d'occupation du sol doit se conformer à l'ensemble des servitudes d'utilité publique découlant d'une législation étrangère au présent règlement.

Protection, risques et nuisances

Les installations relatives à l'habitat devront se conformer à la législation relative à la protection de l'air, notamment à :

- la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- la circulaire du 18 janvier 1997 relative à cette loi,
- l'arrêté du 22 janvier 1997 créant une zone 1 de protection spéciale contre les pollutions atmosphériques
- la circulaire DPPR/SDPD n° 97-0320 du mars 1997 relative à l'interdiction de l'amiante,

Les installations propres à l'habitat et aux activités devront se conformer à la législation relative à la lutte contre le bruit, notamment à :

- la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992
- l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Le réseau de voies ferrées étant classé comme infrastructure nuisante de type I, les avenues de la Division Leclerc et Jean Jaurès étant classées comme infrastructures nuisantes de type 3, et en application du décret n°95.21 du 9 janvier 1995 et de l'article R 123-9 du Code de l'Urbanisme, les constructions envisagées respectivement à moins de 300 mètres et de 100 mètres de ces infrastructures devront comporter un isolement acoustique des façades conforme à la réglementation en vigueur.

Les installations relatives à l'habitat et aux activités devront se conformer à la législation relative aux déchets, notamment à la directive du conseil n° 75/442/CEE du 15 juillet 1975 et à la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux.

Tous les déchets ménagers feront l'objet d'une collecte et d'un traitement par la Ville. Il est précisé que la ville procède à un tri sélectif (2 poubelles) et que les locaux de collecte des ordures ménagères devront être adaptés et facilement accessibles.

Lorsqu'aucune structure publique spécialisée n'existe, les déchets industriels devront être pris en charge par des services compétents liés par contrat avec les entreprises.

ARTICLE 3 - ACCES ET VOIRIES

Accès

Pour être constructible, une unité foncière doit comporter au moins un accès automobile à une voie publique ou privée.

Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences minimales de desserte et de sécurité, de défense contre l'incendie et de la protection civile, ainsi qu'à la collecte des ordures ménagères, conformément à l'article R 111-4 du Code de l'Urbanisme.

Voirie

Aucune voie d'intérêt public ou privé ne doit avoir une largeur inférieure à 5 mètres pour circulation en double sens et à 3,5 mètres pour circulation en sens unique.

Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale, afin de permettre aux véhicules de faire demi-tour.

ARTICLE 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être alimentée par branchement au réseau collectif de distribution.

Assainissement

Toutes précautions doivent être prises pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.

Tout projet d'aménagement devra prendre en compte les éventuelles mise en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique en vue d'éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols et cours. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote et qui n'auront pu être évités devront être rendus étanches.

Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée sans aucune stagnation par des canalisations souterraines raccordées au réseau collectif d'assainissement d'Eaux Usées de la ZAC en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

Est obligatoire le raccordement des immeubles d'habitation et assimilés aux égouts disposés pour recevoir les eaux usées domestiques et établis sous la voie publique à laquelle ces immeubles ont accès directement ou par l'intermédiaire de voies privées ou de servitudes de passage.

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Eaux Pluviales

Les eaux pluviales doivent être évacuées jusqu'au réseau de la ZAC lequel transite par les différents dispositifs de rétention réalisés par l'aménageur avant rejet aux collecteurs publics existants à l'extérieur de l'opération.

Les eaux usées issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

Réseaux divers

Les réseaux divers de distribution (eau potable, gaz, électricité, téléphone, télédistribution, câblage informatique, etc) doivent être souterrains.

ARTICLE 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Sans objet.

ARTICLE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ROUTIERES ET ESPACES COLLECTIFS PUBLICS

6.1

D'une manière générale, les constructions respecteront les alignements obligatoires définis au document graphique du PAZ.

L'alignement obligatoire n'est imposé qu'aux trois premiers niveaux (R+2).

Des décrochés ponctuels sont autorisés sur ces niveaux s'ils participent à l'animation architecturale de la façade.

Les saillies et encorbellements sont autorisés sur le domaine public à partir du troisième niveau (R+2).

6.2

Sauf indication contraire au document graphique, les constructions pourront s'implanter en limite ou au-delà de la limite d'emprise des voies et espaces publics figurant au PAZ.

Les limites entre domaine public et privé seront matérialisées de façon explicite.

Les constructions en sous-sol pourront toujours être implantées en limite des voies et espaces publics figurant au PAZ.

6.3

Des constructions, en surplomb de la place K (secteur ZC2), sont autorisées à partir du 2^{ème} étage.

La réalisation de parking en sous-sol est autorisée sous la place K (secteur ZC2).

ARTICLE 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

L'implantation doit tenir compte de l'orientation et de la topographie du terrain ainsi que des aménagements et des constructions existantes dans le voisinage.

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives. Dans le cas contraire, tout point du bâtiment doit être compris :

- pour les parties des constructions comportant des baies éclairant des pièces principales habitables ou de travail, dans le gabarit délimité par un angle de 60° par rapport à l'horizontale à partir de 4,50 mètres de hauteur, mesurés sur la limite séparative à compter du niveau du terrain naturel de l'unité foncière la plus basse (entre l'unité d'implantation et celle de l'unité voisine). Toutefois, la distance minimale par rapport à la limite séparative ne sera pas inférieure à 4 mètres.

- et à une distance minimum de 3 mètres des limites séparatives pour les constructions dont les parties concernées ne comportent pas de baies assurant l'éclairage principale des pièces habitables ou de travail.

Les constructions en sous-sol pourront dans tous les cas être implantées en limites séparatives.

ARTICLE 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE OU PLUSIEURS PROPRIETES LIEES PAR ACTE AUTHENTIQUE

La construction de plusieurs bâtiments sur une même propriété est autorisée :

- s'ils sont contigus

- s'ils ne sont pas contigus, à condition que la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus bas et le plus proche de l'autre construction soit au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points avec un minimum de 8 (huit) mètres pour les parties de bâtiments comportant des baies éclairant des pièces principales habitables ou de travail.

ARTICLE 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Le coefficient d'emprise au sol des constructions (CES) est déterminé par le rapport entre la surface hors œuvre brut au sol occupée par les constructions et la surface de l'unité foncière.

Le coefficient d'emprise au sol ne doit pas être supérieur à :

- 0,60 pour les fonctions résidentielles, d'activités et d'équipement,
- 0,90 pour la fonction tertiaire (bureaux).

Ne comptent pas dans la surface occupée au sol les surfaces des bâtiments en sous-sol qui ne dépassent pas du sol ou ne le dépassent que de moins de 0,60 mètre par rapport au niveau naturel de l'unité foncière.

ARTICLE 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions mesurée à compter du terrain fini de l'unité foncière ne peut, jusqu'à l'égout du toit ou le sommet de l'acrotère des terrasses (ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus) excéder :

Ilot ZC1 : 16 mètres
Ilot ZC2 : 20 mètres
Ilot ZC3 : 16 mètres

Toutefois, pour des motifs de composition architecturale et ponctuellement sur une emprise ne pouvant dépasser 20 % de la surface hors œuvre brute du dernier niveau, ces hauteurs peuvent être dépassées sans pouvoir excéder :

Ilot ZC1 : 19 mètres
Ilot ZC2 : 23 mètres
Ilot ZC3 : 19 mètres

ARTICLE 11 - ASPECT EXTERIEUR

a. Matériaux :

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings, etc...) est interdit. Les bardages nervurés ou ondulés sont interdits.

b. Toitures

Elles devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception.

Les édifices et matériels techniques situés sur les toitures-terrasses devront apparaître sur la demande de permis de construire et, par un traitement spécifique, faire partie intégrante du bâtiment.

c. Les **pignons** : Ils doivent être en harmonie avec les façades principales de la construction. Les pignons mitoyens doivent obligatoirement être traités.

d. Les **bâtiments annexes** : Ils doivent être traités en cohérence avec la construction principale (harmonisation de la volumétrie et des matériaux, intégration au volume principal, etc...)

e. Les **citernes à gaz ou à fuel** : elles seront obligatoirement enterrées.

f. Les **coffret d'électricité ou de gaz** : ils doivent être intégrés dans une construction ou dans la clôture sur voie.

g. Les clôtures :

Les **clôtures sur rues et espaces collectifs publics** seront constituées d'un mur bahut chaperonné, hauteur 0,50 maxi, en maçonnerie enduite traditionnelle, surmontée d'une grille en serrurerie à barreaudage vertical, pour une hauteur totale maximum de 2 mètres.

Les **clôtures sur limites séparatives** seront constituées d'un grillage à maille verticale plastifié doublé d'une haie, hauteur maximum 2 mètres en zone affectée à l'habitat.

h. Façades commerciales

On entend par façade commerciale toute devanture établie dans un but commercial.

Les enseignes ne pourront dépasser une ligne située à 20 cm sous le niveau fini du premier étage. Une signalétique à l'échelle du quartier pourra être autorisée dans le cadre d'un étude d'ensemble et d'intégration au bâti.

Toute enseigne en toiture est proscrite

Les proportions et le rythme des percements doivent tenir compte de la composition de la façade dans sa globalité. Il sera recherché une expression de type portique (alternance de vitrine et de poteaux ou trumeaux).

ARTICLE 12 - STATIONNEMENT

12.1 Principe :

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

- Pour le logement collectif : les places de stationnement sont autorisées en sous-sol ou partiellement enterrées.
- Pour le logement individuel : des places de stationnement en rez-de-chaussée sont autorisées.

Les surfaces nécessaires au stationnement, aux manœuvres, aux opérations de manutention et aux extensions futures doivent être réservées dans l'assiette foncière des opérations.

12.2 Besoins en stationnement :

Le nombre de places de stationnement correspondra aux dispositions minimales suivantes :

Logements collectifs : 1 place construite en sous-sol pour studio et 2 pièces
1,3 place construite en sous-sol à partir de 3 pièces

logements individuels : 1 place construite et 1 place au sol par logement

Résidence étudiants ou jeunes : 1 place pour 3 studios ou 3 chambres

Résidence 3ème âge : 1 place pour 5 chambres

Hôtels : 1 place par chambre jusqu'à 50 chambres et 0,5 place par chambre supplémentaire
et 1 place d'autocar pour 50 chambres

Résidences foyer : 1 place pour 6 chambres

Bureaux ou assimilable : 1,7 place pour 100 m2 SHON

Ateliers, laboratoires ou assimilable : 1,5 place pour 100m2 SHON ou 1 place pour 3 emplois

Logistique ou assimilable : 1 place pour 200 m2 SHON

Commerce ou assimilable (sauf restaurant pour lequel aucune place ne sera exigé) :
1 place pour 50m² de surface de vente avec au minimum 1 place par commerce.

Le stationnement des véhicules utilitaires sera prévu en plus et assuré dans l'emprise de l'unité foncière de chaque lot.

12.3 Localisation :

- Véhicules utilitaires :

Les aires de stationnement ne pourront être implantées en bordure de voies. Elles seront localisées le long des façades latérales ou postérieures des bâtiments.

- Véhicules du personnel et des visiteurs :

Dans les îlots affectés aux activités le stationnement en façade des rues n'est autorisé pour les véhicules des visiteurs que lorsque l'implantation des constructions permet une bande paysagée d'au moins 5 mètres de largeur entre celui-ci et la limite du terrain.

ARTICLE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé par un sujet équivalent en qualité et en force.

Les surfaces plantées doivent occuper au moins 20% de l'unité foncière ; pour les bureaux, elle ne sera pas inférieure à 10% de l'unité foncière.

Un plan des espaces verts indiquant les espèces plantées, leur densité et leur taille sera joint à la demande de permis de construire.

Les limites séparatives entre parcelles seront plantées de séquences de haies vives et d'arbres de hautes tiges.

Les aires de stockage seront masquées de la vue, intégrées au volume du bâtiment. Les contraintes visuelles qu'elles imposent seront accompagnées d'un aménagement paysagé.

ARTICLE 14 - POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DES SOLS

La surface développée de plancher hors œuvre nette (SHON) autorisée est de 51 000 m² répartie dans les trois catégories suivantes :

- 27 800 m² de logements pouvant comprendre 300 m² de commerces,
- 22 000 m² de bureaux, activités tertiaires, commerce et hôtellerie,
- 1 200 m² d'équipement public.

Toutefois, la SHON affectée aux bureaux, activités tertiaires, commerce et hôtellerie pourra augmenter dans la limite de 10 %, soit au maximum de 2 200 m² (dans cette hypothèse, la SHON affectée au logement sera diminuée de la même surface, de telle sorte que la SHON globale du secteur ne dépasse pas 51 000 m².)

ARTICLE 15 POSSIBILITE DE DEPASSEMENT DE LA SURFACE HORS OEUVRE NETTE AUTORISEE

Néant.



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

www.societedugrandparis.fr