

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 **1.12**

Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme
Plan Local d'Urbanisme de La Courneuve

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 de La Courneuve.....	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 PLU 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.....	24
4.2.3	Les contraintes réglementaires.....	26
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables.....	26
4.2.5	Les Orientations Particulières d'Aménagement.....	26
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.....	27
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité.....	27
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet.....	27
4.3.3	Evolutions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables induites par le projet.....	28
4.3.4	Evolutions du plan de zonage induites par le projet.....	28
4.3.5	Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet.....	29
4.3.6	Evolutions de la pièce « 2c. Plan Local d'Urbanisme – Patrimoine d'intérêt local protégé articles L. 123-1-7° et L. 123-1-9° du Code de l'Urbanisme ».....	29
4.3.7	Evolutions du règlement induites par le projet.....	29
4.4	Evaluation environnementale.....	33
4.4.1	Objectifs de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, contenu et articulation avec les autres documents d'urbanisme.....	33
4.4.2	Analyse de l'état initial de l'environnement.....	34
4.4.3	Les incidences de la MECDU sur l'environnement.....	54
4.4.4	Motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	59
4.4.5	Présentation des mesures d'évitement, de réduction ou compensation.....	59
4.4.6	Définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement, afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées.....	60
4.4.7	Résumé non technique.....	60
4.4.8	Description de la méthodologie.....	60

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune 63

A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité
B1.	Extrait du PADD en vigueur
B2.	Extrait du PADD mis en compatibilité
C1.	Extrait du règlement en vigueur
C2.	Extrait du règlement mis en compatibilité
D1.	Extrait du plan de zonage en vigueur
D2.	Extrait du plan de zonage mis en compatibilité
E1.	Extrait de la liste des emplacements réservés en vigueur
E2.	Extrait de la liste des emplacements réservés mis en compatibilité
F1.	Extrait du plan du patrimoine d'intérêt local protégé en vigueur
F2.	Extrait du plan du patrimoine d'intérêt local protégé mis en compatibilité

1 Preamble

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de LA COURNEUVE, 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 PLU approuvé de la commune de LA COURNEUVE ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

En effet, la ville de LA COURNEUVE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 7 février 2008.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 19 décembre 2013.

Ainsi, le document d'urbanisme de LA COURNEUVE ayant été institué après l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain » (SRU) modifiée notamment par loi du 12 juillet 2010, portant « Engagement National pour l'Environnement », instituant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), son contenu est régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme.

La ville de LA COURNEUVE fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007. Il a fait l'objet d'une dernière modification approuvée le 15 décembre 2009 par délibération du Conseil Communautaire.

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 de LA COURNEUVE. **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 PLU approuvé de la ville de LA COURNEUVE. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération.

2 - L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

*Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville de LA COURNEUVE avec le projet faisant l'objet de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet, selon les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, d'un **examen conjoint** de :*

- L'Etat.
- La Commune.
- L'EPCI chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).
- L'EPCI compétent en matière de Programme Local de l'Habitat.
- L'Autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains.
- La Région.
- Le Département.
- Les Chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultées pour avis à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

*Cet examen conjoint se traduira par **l'organisation d'une réunion ad hoc à l'initiative de l'État.***

3 - L'enquête publique

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la ville de LA COURNEUVE.

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville de LA COURNEUVE est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête et précisant dans quelle mesure la préservation de l'environnement est prise en compte dans le projet de mise en compatibilité du PLU 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 PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter 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 du **Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)**, portant sur les éléments de la politique de la collectivité en matière d'aménagement qui pourraient interférer avec le projet et avoir pour effet de compromettre ou de rendre plus onéreuse sa réalisation.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.
- Deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) 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.
- Deux **listes des emplacements réservés** : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître les évolutions de surface des emplacements réservés impactés par le projet.

- Deux extraits du **document graphique repérant les éléments du patrimoine d'intérêt local protégé au titre des articles L. 123-1-7° et L. 123-1-9° du Code de l'Urbanisme** : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait mention des évolutions du repérage.

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.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.3 Article R. 123-23-1

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

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

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

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

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

2.4.4 Autres dispositions

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

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

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

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

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.

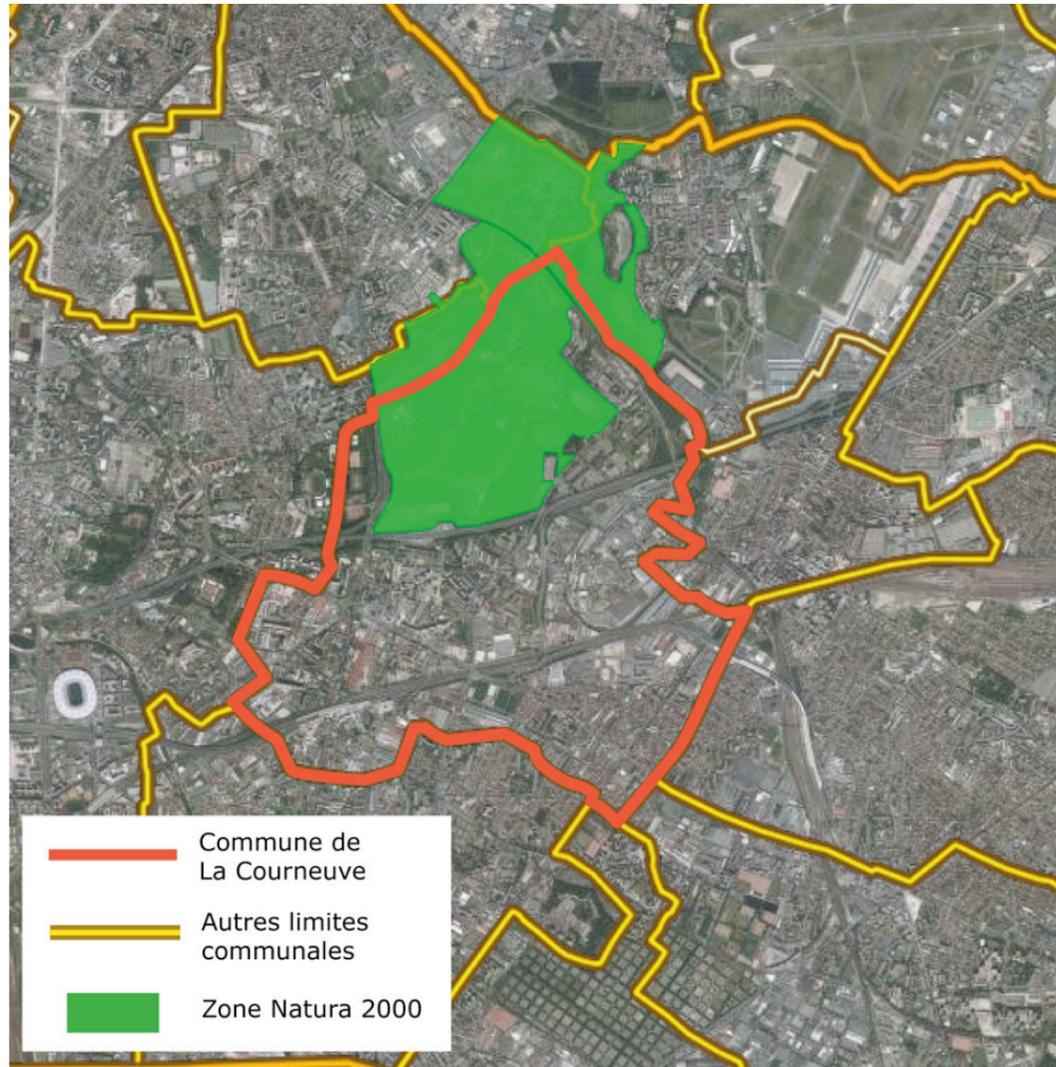
L'article L. 121-10 du Code de l'Urbanisme dispose « III. - Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, précitée, 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 prévoit des adaptations ponctuelles du document d'urbanisme, visant d'une part, à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris en souterrain, et d'autre part, à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possible l'implantation des émergences du réseau de transport public du Grand Paris (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, ne changent pas les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU et 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

Toutefois, la notion de « susceptibilité » mentionnée aux articles L. 121-10 et R. 121-16 du Code de l'Urbanisme a été considérée dans une interprétation large. De ce fait, et compte tenu de la présence sur le territoire communal de LA COURNEUVE du site Natura 2000 « Parc départemental Georges Valbon », appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013 « Sites de la Seine-Saint-Denis », la mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris fait l'objet d'une évaluation environnementale, présentée au chapitre 4.4 du présent dossier.



*Les sites Natura 2000 à La Courneuve 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

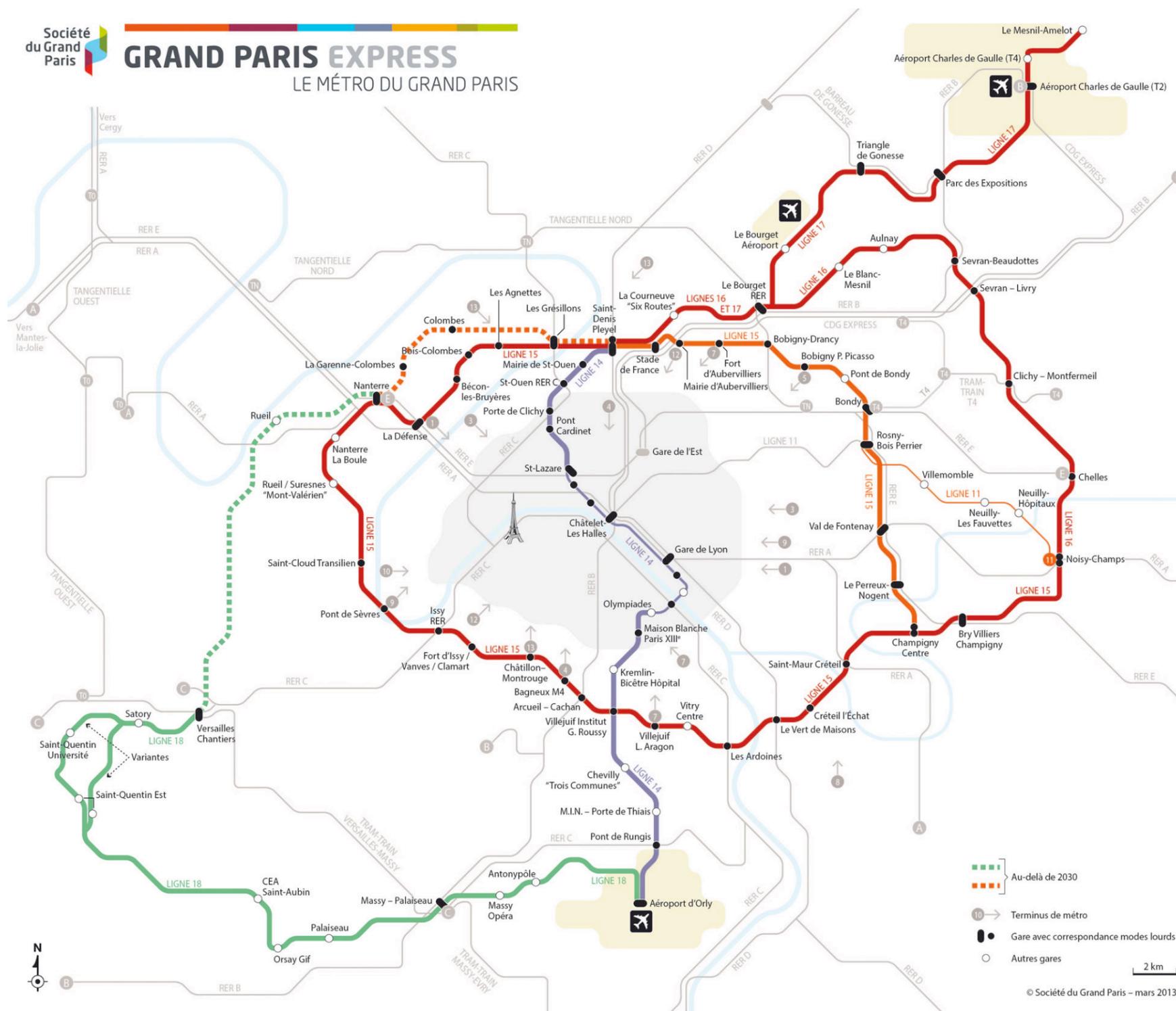
3.2.1 Le programme d'ensemble

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 ;



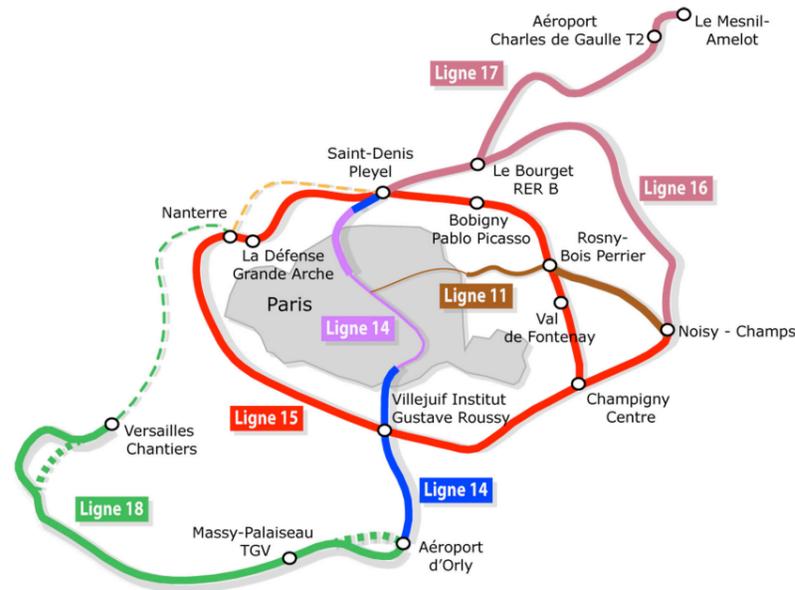
Le programme : le réseau Grand Paris Express

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 de La Courneuve

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la ville de LA COURNEUVE d'Est en Ouest, sur une longueur d'environ 3,2 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare de La Courneuve « Six Routes » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de quatre 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 de LA COURNEUVE fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007. Il a fait l'objet d'une dernière modification approuvée le 15 décembre 2009 par délibération du Conseil Communautaire.

Le projet d'aménagement et de développement durable prévoit dans son chapitre 4, de favoriser « des déplacements au service du développement et de l'aménagement du territoire » et de « mettre les transports collectifs au service des lieux de vie, de travail, et de formation ». Ces éléments du PADD donnent toute sa place au projet de réseau de transport. Bien que le SCoT de Plaine commune ne cite pas le projet de transport du Grand Paris, le SCoT étant antérieur au projet, les documents graphiques du SCoT intègrent le principe de réalisation d'un métro en rocade.

Le document d'orientations générales prévoit dans son chapitre 4, de « structurer le territoire, ses centralités et le réseau d'équipements et de services autour des pôles d'échange de Transports en Commun ». Cette orientation se décline en lien avec la structuration urbaine du territoire, le SCoT précise que « le parti d'intensification urbaine et de développement de la densité est privilégié en priorité le long des principales lignes de transport collectif existantes ou en projet : RER B, C et D, Tramways : Ligne T1, Stations de métros des Lignes 12 et 13, Tangentielle nord, Rocade métro de proche couronne (Orbitale) ».

Enfin, le document d'orientations générales, dans son chapitre 5 met en avant un principe consistant à « faire de l'espace public un grand vecteur de la qualité urbaine, de la qualité environnementale et du lien social sur le territoire ». En lien avec cette orientation, la carte thématique de ce chapitre prévoit l'accueil de lieux « d'articulation urbaine » au droit de l'espace public autour des secteurs d'implantation des gares (« Saint-Denis-Pleyel », la Courneuve « Six routes »). Ainsi, sur la commune, les dispositions du SCoT sont compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Enfin, les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité du PLU ne remettent pas en cause la compatibilité de ce dernier avec le SCoT.

4.2 Le PLU en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la ville de LA COURNEUVE d'Est en Ouest, sur une longueur d'environ 3,2 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare de La Courneuve « Six Routes » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur cinq zones urbaines (U) du PLU et une zone naturelle (N).

4.2.1.1 La zone UA et son secteur UAc

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

- Par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris en UA et UAc ;
- Par l'implantation de la gare de La Courneuve « Six Routes » et ses emprises en souterrain en UA c.

Le rapport de présentation précise : « Secteur de centralités et des grands axes :

- UA hors secteurs : centralités affirmées sur le centre ville, les 4 routes et le long des grands axes ;
- Secteur UAa : secteurs où sont favorisées les implantations commerciales en rez-de-chaussée ;
- Secteur UAb : îlot des Pointes, porteur d'un projet d'aménagement spécifique ;
- Secteur UAc : secteur de la Tour [...]. »

4.2.1.2 La zone UC et son secteur UC2

Cette deuxième zone est concernée uniquement :

- Par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le rapport de présentation précise : « Zone d'habitat collectif :

- UC1 : quartier des Clos ;
- UC2 : quartiers Braque/Balzac et Nord. »

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

4.2.1.3 La zone UD et son secteur UDa

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

- Par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris ;
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en UD et un ouvrage technique annexe en UDa.

Le rapport de présentation précise : « Zone de projets des anciens noyaux villageois :

- UDa : quartiers Francs-Tireurs et Carême Prenant. »

4.2.1.4 La zone UG

Cette quatrième zone est concernée uniquement :

- Par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le rapport de présentation précise : « Secteur à dominante d'habitat individuel. »

4.2.1.5 La zone UE et son secteur UEc

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

- Par l'infrastructure courante souterraine ;
- Par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes dont un ouvrage technique annexe d'importance (gare terminus) en UEc uniquement.

Le Rapport de présentation du PLU précise :

« 5.6. Le maintien des sites d'activité : la zone UE et ses secteurs

(...) Au PLU les zones d'activités économiques sont déclinées en :

- Zone UE : activités secondaires à l'Ouest de la zone Mermoz, dont la limite Est est constituée par la ligne de chemin de fer et qui comprend également plusieurs secteurs en diffus (rue de Genève, quartier de la Gare, 4 routes...)
- (...)
- Secteur UEc : il correspond à la partie Est de la ZAE Mermoz, secteur de logistique urbaine et lieu d'implantation d'éco-industries occupant de grandes emprises foncières. (...) »

4.2.1.6 La zone N et son secteur NL

Le secteur NL de la zone N est concerné par le projet, à la fois :

- Par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris ;
- Par l'implantation de la gare de La Courneuve « Six Routes » et ses emprises en souterrain.

Le rapport de présentation précise : « Zone naturelle :

- Secteur NL : autorise les constructions et aménagements liés aux équipements d'intérêt collectif [...]. »

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris concerne également :

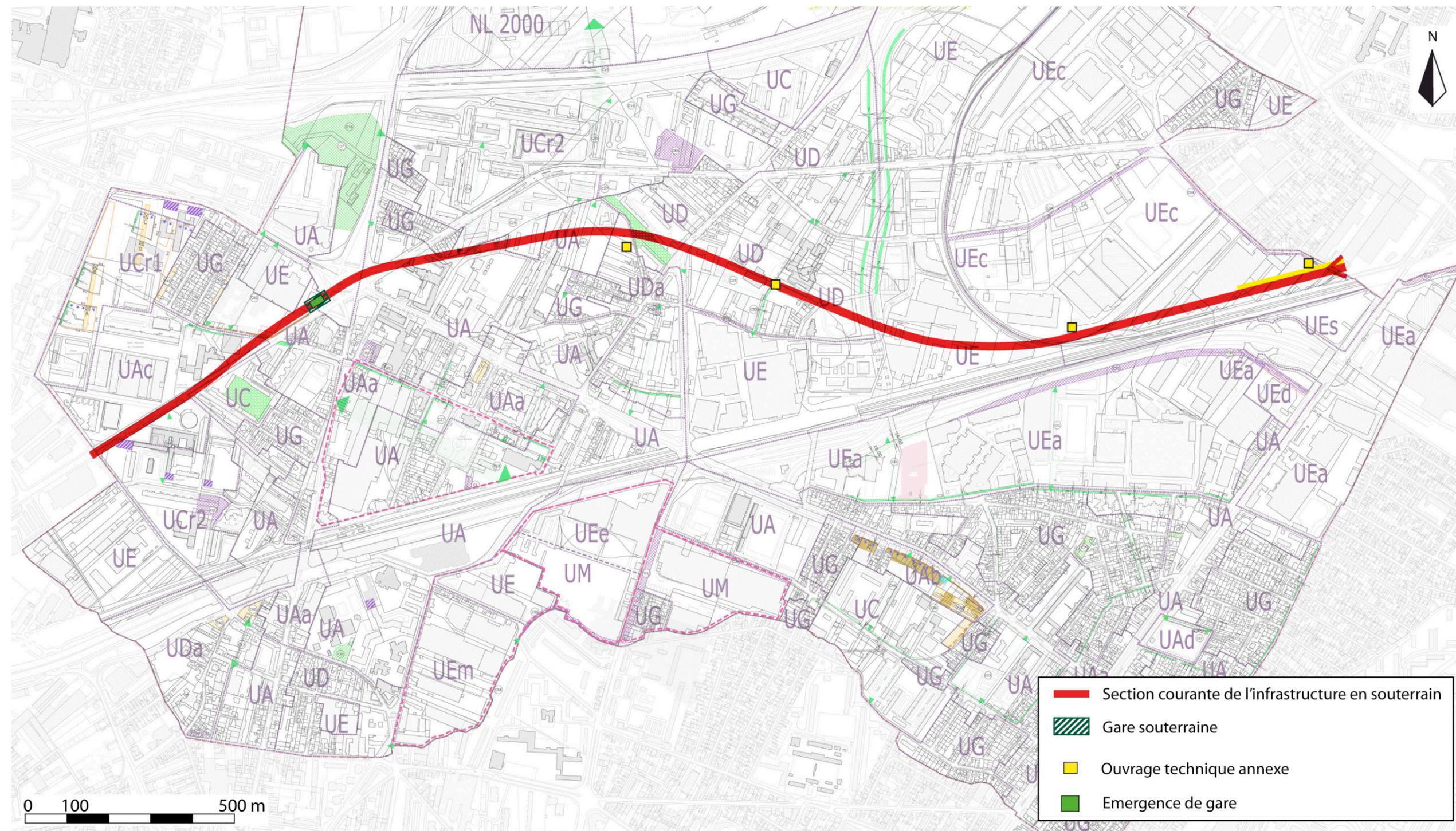
- L'emplacement réservé C22 « Création d'un passage piéton de 10 m minimum dans le prolongement de la sente de l'Esseau, de la rue Chabrol à la rue Georges Politzer » dont le bénéficiaire est la commune est impacté par l'implantation d'un ouvrage technique annexe. **L'implantation de cet ouvrage technique annexe nécessite la réduction de l'emplacement réservé.**

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

- de l'emplacement réservé C16 : « Création de la sente publique du Croult sur une largeur d'environ 5 m avec un prolongement vers le Nord vers la future passerelle de franchissement de l'autoroute et un prolongement côté Ouest vers l'avenue Roger Salengro » dont le bénéficiaire est la commune ;
- de l'emplacement réservé C48 « Elargissement unilatéral Sud à 16 m de la rue de Verdun » dont le bénéficiaire est la commune ;
- de l'emplacement réservé C61 : « Création d'une liaison piétonne du square du Chevalier de la Barre à la rue de l'Abreuvoir » dont le bénéficiaire est également la commune ;
- d'un Espace Boisé Classé ;
- d'un périmètre d'emprise au sol et de hauteur non réglementées ;
- d'inscriptions graphiques imposant un front bâti continu et des marges de reculement.

En l'espèce, si le tracé du réseau de transport public du Grand Paris doivent 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 inscriptions graphiques.

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



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

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

4.2.3 Les contraintes réglementaires

Plusieurs inscriptions graphiques figurant sur le plan 2c « *Patrimoine d'intérêt local protégé articles L. 123-1-7° et L. 123-1-9° du Code de l'Urbanisme* » sont également impactées par le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Il s'agit :

- De l'inscription graphique « *Sites à requalifier en préservant leurs caractéristiques* » : impactée uniquement par l'infrastructure souterraine, le projet n'aura pas d'incidences sur elle ;
- De l'inscription graphique « *Traces des anciens rus à préserver* » : impactée également uniquement par l'infrastructure souterraine, le projet n'aura pas d'incidences sur elle ;
- De l'inscription graphique « *Terrains cultivés à protéger (L. 123-1-9°)* » : cette inscription graphique est impactée à la fois par l'infrastructure souterraine et un ouvrage technique annexe. L'implantation de l'ouvrage technique annexe nécessite la réduction de la superficie occupée par cette inscription graphique.

En l'espèce, si le tracé du réseau de transport public du Grand Paris doit passer sous l'emprise de ces éléments, 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 ces éléments.

Néanmoins, l'implantation d'un ouvrage technique annexe, en surface, nécessite la suppression d'une partie de l'inscription graphique « *Terrains cultivés à protéger (L. 123-1-9°)* ».

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

- Servitude aéronautique de dégagement (cote NGF) ;
- Servitudes relatives aux emprises SNCF ;
- Protection des installations sportives ;
- Faisceau hertzien ;
- Voisinage de cimetière ;
- Canalisation de gaz.

Toutefois, seules les servitudes imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol sont à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain : canalisation de gaz.

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

La 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) ;
- de zones soumises à des risques d'inondation en sous-sol ;

- d'infrastructures de transports terrestres classés par arrêté préfectoral du 13 mars 2000 (A86, liaison A86-A1, RERB) ;
- de zones archéologiques sensibles.

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.

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

L'orientation 1 du PADD de LA COURNEUVE « **La cohérence globale du territoire communal au sein de l'agglomération** » précise dans son préambule :

« *Cette orientation décline à différentes échelles spatiales les actions visant à la cohérence et à l'équilibre des projets en cours et à l'étude à la faveur de l'amélioration des échanges et des transports en commun dans un territoire élargi à l'agglomération et au Nord Est Parisien, à la mise en relation par des circulations douces des pôles d'échanges et l'aménagement qualitatif des espaces publics à l'échelle de la ville, conformément au Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France et au SCOT de Plaine Commune.* »

Le PADD de LA COURNEUVE fixe comme objectifs, dans cette première orientation :

« **Favoriser la cohérence et l'équilibre des projets en cours et à l'étude à l'échelle de la ville et de l'agglomération**

(...)

Faciliter les mobilités

Il s'agit de prendre en compte les nouvelles pratiques des déplacements et de répondre aux besoins de toutes les mobilités sur un vaste territoire. (...)

Ces besoins s'appuient sur les projets de transport en cours et sur les évolutions en matière environnementale, conformément au Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France et au Plan Local de Déplacement de Plaine Commune. L'aménagement des pôles d'échange de la gare du RER B, et de la place du 8 Mai 45, les aménagements du réseau des bus, la création de réseaux de circulations douces sont des facteurs d'intensification urbaine des polarités et de soutien à l'activité économique et commerciale. (...) »

Dans ce second objectif, le PADD cite les différents projets de transports en commun. Toutefois, le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne figure pas dans cette liste fermée.

Par conséquent, il convient de mettre en compatibilité le PADD en y mentionnant de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU de la ville de LA COURNEUVE comporte deux orientations particulières d'aménagement, sur les secteurs Babcock et centre ville - Mairie. Elles ne sont en aucun cas concernées par le projet.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document.

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de LA COURNEUVE 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 au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans la zone traversée par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin, d'une part, de réduire le secteur NL au profit de la zone UA afin d'inclure la totalité du terrain d'assiette de la gare en zone UA et, d'autre part, de réduire l'emprise de l'emplacement réservé C22. Le secteur NL est réduit d'environ 2 200 m² pour permettre l'implantation de la gare de La Courneuve « Six Routes ». L'emplacement réservé C22 est réduit de 280 m² environ pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.
- L'adaptation de la pièce « IV-3. Liste des emplacements réservés » afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé touché par le projet.
- L'adaptation de la pièce « 2c. Plan Local d'Urbanisme – Patrimoine d'intérêt local protégé articles L. 123-1-7° et L. 123-1-9° du Code de l'Urbanisme » afin de réduire l'emprise d'un « terrain cultivé à protéger (L. 123-1-9°) ». L'inscription graphique est réduite de 1 100 m² environ pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.3.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité

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

Le Code ne donne aucune définition de la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Le PLU de LA COURNEUVE 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 « Chapitre 1. Les documents d'urbanisme » sera inséré le texte suivant :

4) Exposé des motifs des changements apportés

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

Le volet du **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** relatif aux transports a été complété, afin d'inclure explicitement l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris sur la commune au sein des objectifs et orientations générales qui figurent dans le PADD.

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 de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou 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.

Aussi, à la fin du chapitre « 9.4. Une infrastructure métropolitaine de Transports en Commun » sera inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé 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 de La Courneuve

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la ville de La Courneuve d'Est en Ouest, sur une longueur d'environ 3,2 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare de La Courneuve « Six Routes » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes dont un ouvrage technique annexe d'importance.

4.3.3 Evolutions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables induites par le projet

Le PADD de la ville de LA COURNEUVE n'intègre pas de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

L'orientation 1 « La cohérence globale du territoire communal au sein de l'agglomération » sera modifiée afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte complété sera le suivant :

« Faciliter les mobilités

Il s'agit de prendre en compte les nouvelles pratiques des déplacements et de répondre aux besoins de toutes les mobilités sur un vaste territoire. (...)

Ces besoins s'appuient sur les projets de transport en cours et sur les évolutions en matière environnementale, conformément au Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France et au Plan Local de Déplacement de Plaine Commune. L'aménagement des pôles d'échange de la gare du RER B, et de la place du 8 Mai 45, les aménagements du réseau des bus, la création de réseaux de circulations douces sont des facteurs d'intensification urbaine des polarités et de soutien à l'activité économique et commerciale.

- *Prolongement des lignes de métro (ligne 12 jusqu'au six routes) et ligne 7 jusqu'à la gare de RER du Bourget,*
- *Futur réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *(...) ».*

4.3.4 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Evolution du secteur NL au niveau du carrefour des Six Routes

Au vu des dispositions de son règlement, la zone N et son secteur NL ne sont pas compatibles avec le projet, car ils affichent un principe de constructibilité limitée et un caractère naturel et paysager que la mise en compatibilité ne peut remettre en cause, sous peine de ne pas respecter l'économie générale de cette zone naturelle.

Il est donc nécessaire de faire évoluer le zonage afin de reclasser les emprises concernées par le projet dans des zones ou secteurs autorisant sa réalisation.

L'implantation de la gare de La Courneuve « Six Routes » est prévue dans le secteur NL. Afin de lever la constructibilité limitée de ce secteur, une modification du plan de zonage est nécessaire afin d'inclure la totalité du terrain d'assiette de la gare en zone UA.

Il est procédé à un changement de zonage par extension de la zone UA, dans laquelle est implantée l'émergence de gare et où s'appliqueront les règles de ladite zone. Notons que le terrain concerné est bien desservi par les réseaux et répond bien aux exigences réglementaires attachées aux zones urbaines. Cette réduction des emprises du secteur NL ne remet pas en cause l'économie générale de la zone dans la mesure où il s'agit d'un secteur à vocation routière dominante où le caractère naturel était quasi absent.

Récapitulatif de l'évolution de la surface des zones

Au total, ces évolutions de zonage se traduisent par l'extension de la zone UA et la réduction du secteur NL.

Les évolutions de superficie des zones sont les suivantes :

■ **Zone N et son secteur NL :**

- Le secteur NL concerné est réduit de 2 200 m² au profit de la zone UA.

■ **Zone UA :**

- La zone UA s'accroît de 2 200 m².

Evolution de l'emplacement réservé C22

Conformément aux textes réglementaires, il est nécessaire de supprimer, sous les emprises des futurs ouvrages techniques annexes, l'emplacement réservé C22, qui a pour objet « Création d'un passage piéton de 10 m minimum dans le prolongement de la sente de l'Esseau, de la rue Chabrol à la rue Georges Politzer » au bénéfice de la commune.

En effet, les terrains grevés par un emplacement réservé ne peuvent être destinés qu'à la réalisation du projet pour lequel ils sont réservés. Cette évolution ne s'oppose pas aux projets de création d'un passage piéton et d'élargissement de voirie, objets des emplacements réservés. Les emplacements réservés seront donc réduites des emprises des ouvrages techniques annexes impactant leurs emprises.

Ces évolutions ne remettent pas en question l'objet de l'emplacement réservé C22. En effet, malgré la réduction de l'emplacement réservé, la création d'un passage piéton reste réalisable sur l'emprise encore couverte par ce dernier.

4.3.5 Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet

La liste des emplacements réservés, pièce IV.3 du PLU, sera corrigée à l'occasion de la mise en compatibilité.

Il fera apparaître, à la suite de la reprise de l'emplacement réservé C22, sa nouvelle superficie.

Elle passe ainsi de 3 000 m² à 2 720 m² pour l'emplacement réservé C22.

4.3.6 Evolutions de la pièce « 2c. Plan Local d'Urbanisme – Patrimoine d'intérêt local protégé articles L. 123-1-7° et L. 123-1-9° du Code de l'Urbanisme »

Conformément aux textes réglementaires, il est nécessaire de supprimer, sous l'emprise du futur ouvrage technique annexe, l'inscription graphique « Terrains cultivés à protéger (L. 123-1-9°) ».

En effet, les terrains grevés par cette inscription graphique sont « (...) inconstructibles quels que soient les équipements qui, le cas échéant, les desservent » (article L. 123-1-5-9° du Code de l'Urbanisme). Cette évolution ne s'oppose au maintien de terrains cultivés dans ce secteur. L'inscription graphique sera donc réduite de l'emprise de l'ouvrage technique annexe, soit une réduction de **1 100 m²**.

4.3.7 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

- Dans toute la zone, compte tenu de la présence ouvrages techniques annexes¹, c'est un ensemble large d'articles gérant les occupations du sol, 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 à des autorisations d'urbanisme :
 - L'article 1 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
 - L'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ».
 - 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 ».
 - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».
 - L'article 14 « Coefficient d'Occupation du Sol ».

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

4.3.7.1 Les évolutions pouvant toucher les articles 1 et 2

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

4.3.7.2 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 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 réglementaires², 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.

² 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.

4.3.7.3 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. 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.

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

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	
<p>Le Titre 1 du règlement « <i>Titre 1 : Dispositions générales</i> » mentionne les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.</p> <p>Cet article ne donne pas de définition précise du contenu des CINASPIC, mais énumère les dispositions dérogatoires qui peuvent leur être appliquées. Compte tenu de sa nature, et en l'absence de définition propre au présent PLU, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application de ses dispositions.</p>	/
Zone UA, secteur UA_c	
<p>Les articles UA 1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 12 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article UA 13 impose qu'une proportion au moins égale à 50 % des surfaces libres de constructions et les surfaces des toitures des parkings en sous-sol soit végétalisée et non imperméabilisée. Cette disposition peut s'avérer incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de la gare et des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. 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>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UA 13 est la suivante :</p> <p>« <u>13.5. Toutefois les règles édictées aux 13.1 et 13.2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>
Zone UC, secteur UC_{r2}	
<p>Les articles UC 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone UC n'est donc par concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
Zone UD, secteur UD_a	
<p>Les articles UD 1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 12 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article UD 13 impose qu'une proportion au moins égale à 50 % des surfaces libres de constructions et les surfaces des toitures des parkings en sous-sol soit végétalisée et non imperméabilisée. Cette disposition peut s'avérer incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de la gare et des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. 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>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UD 13 est la suivante :</p> <p>« <u>13.6. Toutefois les règles édictées aux 13.2 et 13.3 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>
Zone UE, secteur UE_c	
<p>Les articles UE 1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 12 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article UE 13 impose qu'une proportion au moins égale à 30 % des surfaces libres de constructions et les surfaces des toitures des parkings en sous-sol soit végétalisée et non imperméabilisée. Cette disposition peut s'avérer incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. 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>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UE 13 est la suivante :</p> <p>« <u>13.4. Toutefois les règles édictées aux 13.1 et 13.2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UG	
Les articles UG 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone UG n'est donc par concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
Zone N, secteur NL	
Les articles N 1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13 et 14 sont compatibles avec l'implantation du tunnel au niveau du carrefour des Six routes. La zone N n'est donc par concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.	/

4.4 Evaluation environnementale

4.4.1 Objectifs de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, contenu et articulation avec les autres documents d'urbanisme

4.4.1.1 Cadre réglementaire

En application des dispositions de l'article R. 121-16 du Code de l'Urbanisme, certaines procédures d'évolution des documents d'urbanisme qui permettent la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 sont soumises à évaluation environnementale.

La mise en compatibilité ne prévoit que des adaptations ponctuelles du document visant d'une part à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport en souterrain, et à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possibles l'implantation en surface des émergences du réseau de transport (gares et ouvrages techniques annexes). Toutefois, la notion de susceptibilité a été considérée dans une interprétation large. De ce fait, le présent dossier de mise en compatibilité fait l'objet d'une évaluation environnementale.

4.4.1.2 Objectif de l'évaluation environnementale, contenu de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale des évolutions des documents d'urbanisme est requise dès lors que la mise en œuvre de l'évolution du droit du sol est susceptible d'engendrer des effets significatifs sur l'environnement.

Elle a pour objectif d'identifier les incidences notables sur l'environnement que la mise en œuvre des évolutions apportées au document d'urbanisme est susceptible d'engendrer. Ainsi, l'objet de l'évaluation environnementale est l'évolution du droit des sols, visant à permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'inscrit dans le cadre plus large de la prise en compte de l'environnement dans la définition du projet de réseau de transport public du Grand Paris. En effet, le projet tel que soumis à la procédure d'enquête publique a préalablement fait l'objet :

- D'une évaluation stratégique environnementale en application de la directive 2001/42/CE et de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, jointe au dossier de débat public ;
- D'une déclaration au titre de l'article L. 122-10 du Code de l'Environnement, précisant la manière dont il a été tenu compte du rapport d'évaluation environnementale et les motifs qui ont fondé les choix opérés lors de l'élaboration du Schéma d'ensemble, prévu par l'article 2 de la loi Grand Paris ;
- D'une étude d'impact, en application de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement.

D'autre part, lors de l'élaboration du PLU de LA COURNEUVE, approuvé par délibération du Conseil Municipal le 7 février 2008, le rapport de présentation du PLU de la commune s'est accompagné d'un état initial de l'environnement en application de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU), qui dispose que les PLU « exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services ».

4.4.1.3 Articulation avec les documents de planification supracommunaux

La procédure de mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE est compatible avec les différents documents supracommunaux applicables sur son territoire. Ainsi, elle répond aux objectifs et prescriptions fixés par :

- **Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** (SDRIF) approuvé en décembre 2013, suite à la procédure de révision du SDRIF de 1994. Ce document intègre explicitement la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris. En effet, 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 notamment évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».
- **Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France** (PDUIF) approuvé en 2000 et en cours de révision. Le projet de PDUIF révisé intègre le projet de réseau de transport public du Grand Paris et se fixe comme défi de rendre les transports en commun plus attractifs afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- **Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux** (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie dont les 4 enjeux principaux sont :
 - Protéger la santé et l'environnement - améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques ;
 - Anticiper les situations de crise, inondation et sécheresse ;
 - Renforcer, développer et pérenniser les politiques de gestion locale ;
 - Favoriser un financement ambitieux et équilibré.
- **Le projet de SAGE « Croult-Enghien-Vieille Mer »**, en cours d'élaboration. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) est un document de planification, qui permet de décliner localement les orientations du SDAGE. Le SAGE porte sur un périmètre hydrographique cohérent et détermine de façon concertée les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, et de préservation de la ressource en eau.
- **Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de l'Ile-de-France** (SRCAE), approuvé le 14 décembre 2012, et qui fixe les grandes orientations stratégiques du territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

- **Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA)** : approuvé en novembre 2009, il met en avant la nécessité :
 - D'atteindre les objectifs de qualité de l'air fixés par la réglementation ou par l'organisation mondiale de la santé, en particulier pour les polluants pour lesquels on observe en Ile-de-France des dépassements (particules PM10 et PM2,5, dioxyde d'azote NO2, ozone O3, benzène C6H6 à proximité immédiate d'axes majeurs de trafic ou sources importantes de polluant) ;
 - De diminuer les émissions d'autres polluants tels que les pesticides, les dioxines et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (famille de composés à forte toxicité) et de limiter l'exposition des Franciliens ;
 - D'accompagner les évolutions nationales en termes de surveillance et de réglementation de l'air intérieur.
- **Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune**, incluant la commune de LA COURNEUVE, document de planification supra-communale approuvé le 23 octobre 2007. Il permet de fixer un cadre et des objectifs communs aux différentes communes d'un bassin de vie, par l'expression d'une stratégie globale de développement, d'aménagement et de préservation du territoire, formalisée dans un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et un Document d'Orientations Générales (DOG).
- **Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile-de-France (SRCE)**, adopté le 21 octobre 2013. Associant l'Etat et un comité régional, il constitue le document-cadre en matière de politique de préservation et de constitution de la « Trame verte et bleue » à l'échelle régionale. Son objectif est d'enrayer la perte de biodiversité, de participer à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles.
- **Le Plan de Protection de l'Atmosphère révisé pour la Région d'Ile-de-France (PPA Ile-de-France)**, approuvé par arrêté inter-préfectoral le 25 mars 2013. Le PPA Ile-de-France s'inscrit dans un lien de compatibilité avec le SRCAE vise notamment à améliorer la qualité de l'air, en proposant la mise en œuvre de mesures pour ramener la concentration de polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites.

4.4.2 Analyse de l'état initial de l'environnement

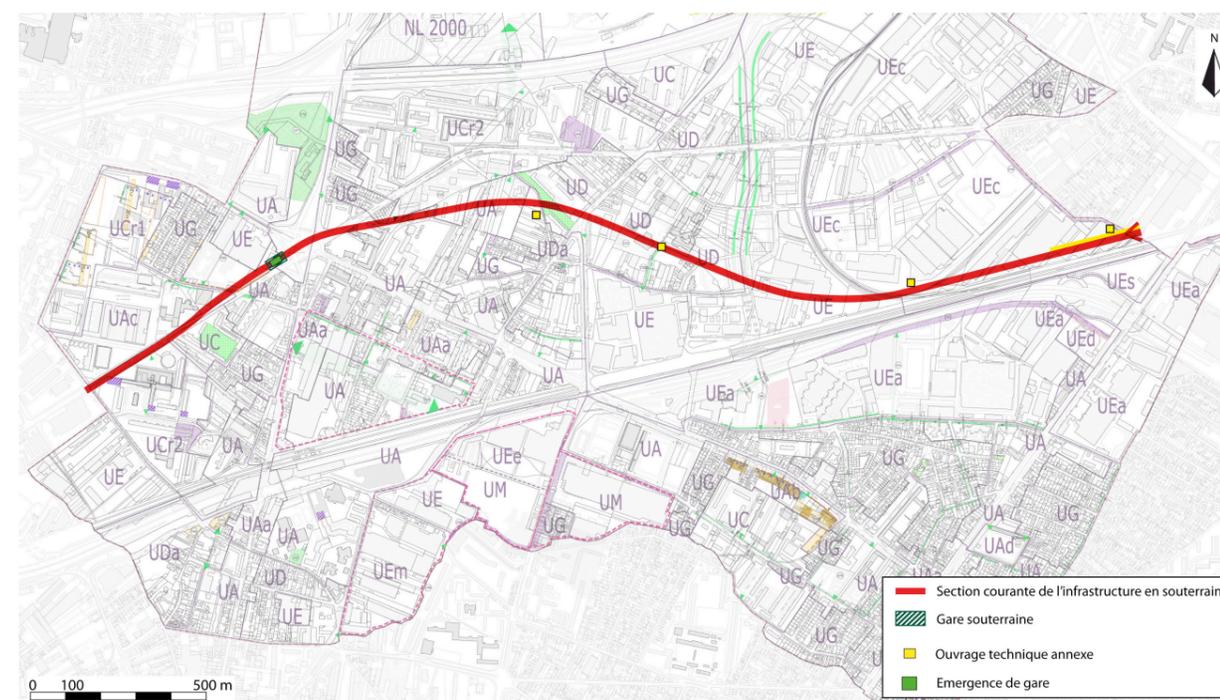
4.4.2.1 La délimitation des secteurs impactés par la MECDU

Echelles d'analyse

Pour l'évaluation des incidences éventuelles sur l'environnement de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, les périmètres d'études retenus correspondent soit à des analyses effectuées à l'échelle communale, soit à des analyses effectuées à l'échelle des zonages réglementaires des PLU ou POS concernés.

Les secteurs impactés par la MECDU à La Courneuve

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de LA COURNEUVE sur une longueur totale d'environ **3,2 km**.



Tracé du réseau de transport public du Grand Paris sur le plan de zonage de La Courneuve

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

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

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare de La Courneuve « Six Routes » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur cinq zones urbaines (UA, UC, UD, UG et UE) et une zone naturelle (N) du PLU. Seuls les règlements des zones UA, UD et N ont fait l'objet d'une mise en compatibilité pour permettre la réalisation du projet :

- La zone UA et son secteur UAc, correspondant à des secteurs de centralités et de grands axes, sont concernés par l'implantation de la gare de La Courneuve « Six Routes » et de ses emprises souterraines. Son article 13 a été mis en compatibilité pour permettre la réalisation de la gare.
- La zone UD et son secteur UDa, correspondant à une zone de projet des anciens noyaux villageois, sont concernés par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes. Son article 13 a été mis en compatibilité pour permettre la réalisation des ouvrages techniques annexes.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- La zone N et, notamment, son secteur NL, autorisant les constructions et aménagements liés aux équipements d'intérêt collectif, sont concernés par l'implantation de la gare La Courneuve « Six Routes » et de ses emprises souterraines. Son emprise a été réduite de 2 200 m² pour permettre l'implantation de la gare de La Courneuve « Six Routes » en totalité en zone UA.

4.4.2.2 Le contexte géographique

Entre la Plaine-Saint-Denis à l'Ouest, Le Bourget et Roissy à l'Est, Aubervilliers au Sud, la ville de LA COURNEUVE, desservie par les grands axes de déplacement routier de l'Est parisien (RN186, RN2, RN301, RN114, A1, A86) et par le RER B, la Ligne 7 du métro et le tramway T1, est au contact des grands pôles de développement économique régionaux.

Le territoire est caractérisé par :

- Une répartition entre 1/3 d'aires urbaines (dont des secteurs traditionnels hétérogènes) et 2/3 en zones naturelles ou économiques ;
- La présence d'un espace naturel d'envergure : le parc départemental Georges Valbon (identifié comme grand espace de respiration dans le SCoT de Plaine Commune), à mettre en réseau avec les autres espaces paysagers et voies d'eau présents sur le territoire (notamment le parc canal, via le Fort de l'Est) ;
- Une armature historique de liaisons aux villes voisines qui dessine une centralité élargie à l'échelle de la communauté d'agglomération ;
- Un boulevard urbain de liaison entre la Plaine et Le Bourget ;
- Des faubourgs et des quartiers de lotissement du début du XX^{ème} siècle (quartiers Carême Prenant et Mairie) ;
- Des emprises potentiellement mutables, proches des transports en commun (KDI, Babcock) ;
- Des secteurs de projets nombreux (Quatre Routes, secteur de la gare « des Essences », grand ensemble des 4 000 Ouest et Nord, zones d'activités Mermoz et Rateau en cours de restructuration).

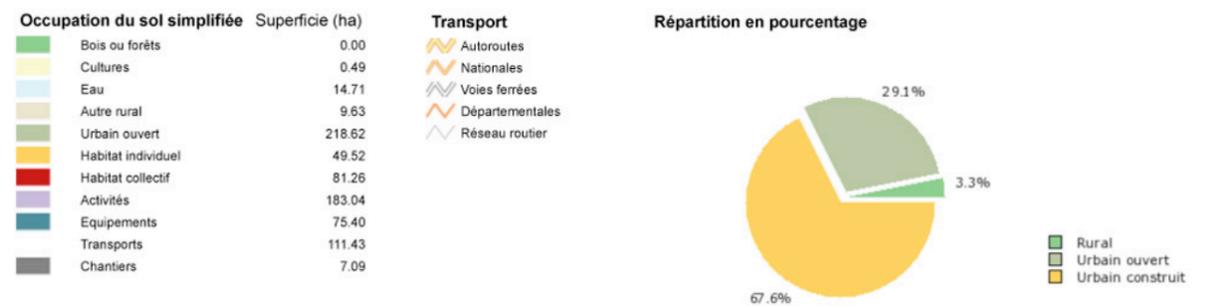
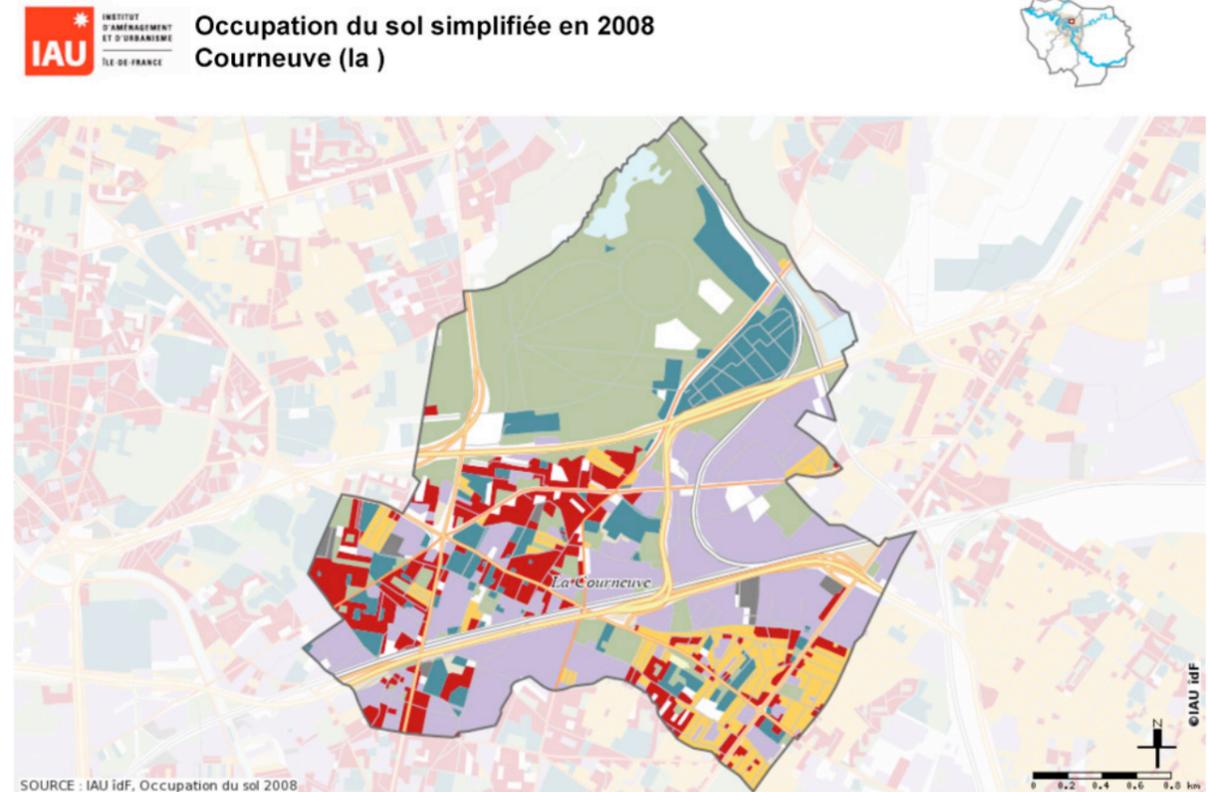
4.4.2.3 L'occupation du sol

Selon la cartographie du Mode d'Occupation des Sols, réalisée par l'IAU en 2008, le territoire de LA COURNEUVE est occupé à 67,6 % par de l'urbain construit (habitat individuel, collectif, activités, équipements, etc.), à 29,1 % par de l'urbain ouvert (parcs et jardins, jardins familiaux, etc.) et à 3,3 % par du rural (bois ou forêt essentiellement).

Les zones du PLU mises en compatibilité pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport du Grand Paris sont occupées majoritairement par :

- De l'habitat collectif, des activités, des équipements, de l'urbain ouvert pour la zone UA et son secteur UAc ;

- De l'habitat collectif, des activités, de l'habitat individuel, de l'urbain ouvert pour la zone UD et son secteur UDA ;
- De l'urbain ouvert pour le secteur NL.



En termes d'occupation du sol, le territoire de la commune présente deux enjeux : la présence d'espaces boisés et naturels à préserver, qui couvrent environ un tiers du territoire communal, et la présence d'une trame urbaine caractérisée par des quartiers d'habitat collectif accueillant des projets structurants de renouvellement urbain, des quartiers d'habitat traditionnel et un tissu à vocation d'activités en restructuration.

4.4.2.4 La santé humaine

Selon l'Observatoire Régional de la Santé (ORS), l'espérance de vie à LA COURNEUVE est inférieure à 72,2 ans pour les hommes et comprise entre 77,9 et 81,7 ans pour les femmes. Elle est très inférieure à la moyenne régionale (78,6 ans pour les hommes et 84,7 ans pour les femmes), qui est la plus élevée du pays pour les hommes et arrive en deuxième position, derrière la région Rhône-Alpes, pour les femmes.

Dans la commune, une surmortalité prématurée, de même qu'une surmortalité générale, sont constatées. Chez les hommes, elle est due principalement aux cancers (notamment le cancer du poumon), aux maladies cardio-vasculaires et aux maladies cérébro-vasculaires. Chez les femmes, la surmortalité est due principalement aux cancers, aux maladies liées à l'alcool, aux maladies cardio-vasculaires et cerebro-vasculaires.

Le taux français de mortalité prématurée, et encore plus celui de LA COURNEUVE, sont élevés dans le contexte européen. Ils sont pour une grande partie évitables et à relier à des comportements individuels ou à un accès tardif aux soins¹.

Le taux de mortalité infantile de la Seine-Saint-Denis est particulièrement élevé : 5,2 décès avant un an pour 1 000 naissances (contre 3,5 pour la France métropolitaine et 3,9 pour l'Ile-de-France). La mortalité néonatale (mortalité des 28 premiers jours) est particulièrement forte dans le département (3,6 décès pour 1 000 naissances, contre 2,7 en Ile-de-France).

Avec 460 cas déclarés en 2009, soit un taux d'incidence de 30 cas pour 100 000 habitants, la Seine-Saint-Denis est le département français le plus touché par la tuberculose. L'incidence de la tuberculose est relativement stable depuis cinq ans dans le département. Cette maladie est fortement corrélée à l'habitat insalubre et surpeuplé.

La commune de LA COURNEUVE se trouve confrontée à la présence de cas de saturnisme infantile, pathologie à la fois environnementale et sociale. Cette situation à risque est liée à la présence d'un habitat ancien et dégradé, de populations aux revenus modestes captives de leur logement.

Cette surmortalité, ainsi que le nombre élevé de cas de tuberculose et de saturnisme, sont à mettre en lien avec les difficultés sociales que connaît la population de LA COURNEUVE (cf. 4.4.2.7 La Population). Une précarisation et une paupérisation d'une part importante de la population sont constatées, comme en témoigne l'analyse de l'Indicateur de Développement Humain.

De manière générale, LA COURNEUVE et le département de la Seine-Saint-Denis présentent un Indicateur de Développement Humain particulièrement faible. Ainsi, l'IDH-2 était de 0,257 à LA COURNEUVE en 2009 (0,40 en Seine-Saint-Denis, 0,737 pour la France métropolitaine).

L'IDH-2 est une déclinaison territorialisée de l'indicateur de développement humain défini par le programme des Nations Unies pour le développement (PNUD). Il reprend les trois grandes dimensions du développement humain : la santé, l'éducation et le niveau de vie, à savoir la capacité à bénéficier d'une vie longue et saine, la capacité d'accès à l'éducation et aux connaissances et, enfin, la possibilité d'accéder aux ressources matérielles indispensables pour atteindre un niveau de vie décent. Il est calculé à partir de trois indices : l'indice santé (espérance de vie à la naissance), l'indice éducation (part de la population de plus de 15 ans non scolarisée et diplômée) et l'indice revenu (médiane des revenus fiscaux des ménages par unité de consommation).

¹ ORS IDF, La santé des Franciliens – synthèse 2010, mai 2010.

Le territoire de la commune de LA COURNEUVE présente un fort enjeu d'amélioration de ses principaux indicateurs relatifs à la santé humaine. En effet, les indicateurs de santé de la population communale présentent des écarts sensibles avec les moyennes nationales et régionales, corrélés avec les dynamiques socio-économiques du territoire.

4.4.2.5 L'air

L'indice Citeair caractérise la qualité de l'air. Indice commun de la qualité de l'air en Europe, il est déterminé à partir des niveaux de pollutions mesurés par les stations de fonds urbaines et périurbaines de l'agglomération et prend en compte les différents polluants atmosphériques. Il se traduit par un chiffre allant de 0 à >100, associé à un qualitatif de très faible à très élevé.

Le bilan de l'année 2012 dans la commune de LA COURNEUVE est globalement bon, avec 68,70 % des journées avec une pollution très faible à faible, 23,27 % des journées avec une pollution moyenne et 29 jours (8,03 %) avec une pollution élevée.

Les résultats de l'année 2012 sur le département de la Seine-Saint-Denis témoignent d'une moins bonne qualité de l'air à l'échelle du département que de la commune (55,74 % des journées avec un indice de très faible à faible).

Les émissions de polluants

Selon l'estimation faite par Airparif en 2011, les émissions totales de polluants à LA COURNEUVE étaient composées en 2008 :

- de 385 t d'oxydes d'azote (NOx) dus à plus de 80 % au trafic routier, à 3 % par le trafic ferroviaire et fluvial, 10 % par le résidentiel et le tertiaire et 4,5 % par l'industrie manufacturière ;
- de 20 t de dioxyde de soufre (SO₂) produits à plus de 50 % par l'industrie manufacturière, à 35 % par le résidentiel et le routier, 11 % par le trafic routier et moins de 1 % par le trafic ferroviaire et fluvial ;
- de 307 t de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) émis par le trafic routier (28 %), le résidentiel et le tertiaire (25 %) et l'industrie manufacturière (45 %) ;
- de 54 t de particules en suspension dans l'air d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres (PM₁₀) émis par le trafic routier (54 %), le résidentiel et le tertiaire (23 %) ; le trafic ferroviaire et fluviale (1 %) et l'industrie manufacturière (22 %) ;
- de 38 t de particules fines en suspension dans l'air (PM_{2,5}) produits à 52 % par le trafic routier, à 32 % par le résidentiel et le tertiaire, 15 % par l'industrie manufacturière et à 1 % par le trafic ferroviaire et fluvial ;
- de 117 kt de gaz à effet de serre (GES) émis à 58 % par le trafic routier, 31 % par le résidentiel et le tertiaire, 10 % par l'industrie manufacturière et 1 % par le trafic ferroviaire et fluvial.

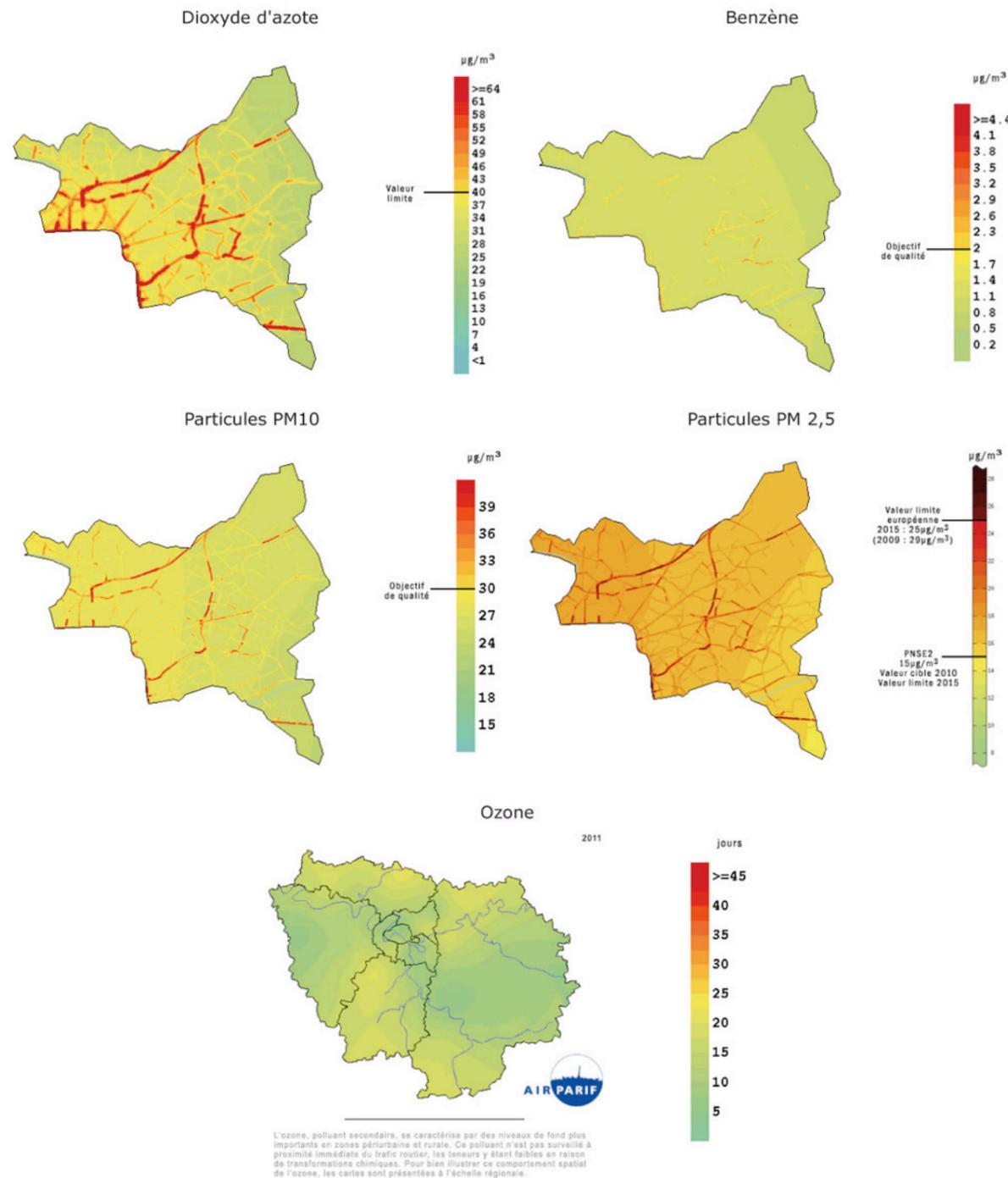
Les concentrations de polluants

Au cœur d'un important nœud autoroutier (A86/A1), la commune de LA COURNEUVE connaît un important trafic de transit et de desserte locale, notamment par les poids lourds desservant la zone d'activités Mermoz. Ces axes routiers connaissent une forte concentration de dioxyde d'azote et de particules PM₁₀ et PM_{2,5}.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

LA COURNEUVE est, selon les polluants, la 6^{ème} ou 8^{ème} émettrice du département pour le dioxyde d'azote, les émissions de gaz à effet de serre et les particules PM₁₀ en kg/habitant/ha.

Concentrations de polluants en 2011 en Seine-Saint-Denis



La qualité de l'air à LA COURNEUVE présente des indicateurs globalement positifs. Cependant, les axes routiers de la commune sont fortement émetteurs de polluants, notamment de dioxyde d'azote. Le transport routier, très présent sur le territoire, est le principal poste d'émission de polluants, générant ponctuellement des points de concentration de polluants atmosphériques.

La préservation de la qualité de l'air à l'échelle du territoire communal est un enjeu fort, en cohérence avec les objectifs du Plan Régional de la Qualité de l'Air et du projet de Schéma Régional de Climat Air et de l'Energie d'Ile-de-France.

4.4.2.6 Le climat

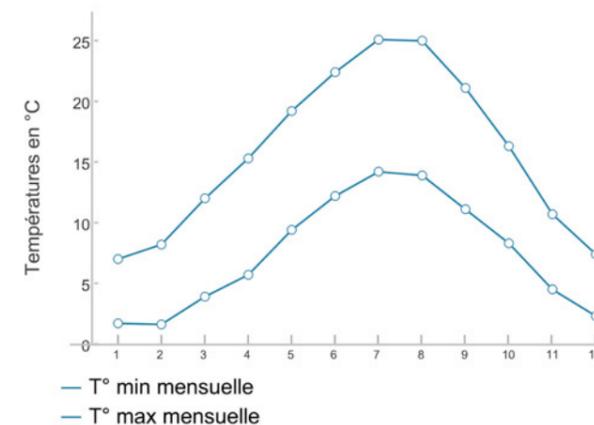
Climat local

Les caractéristiques climatiques de la commune de LA COURNEUVE sont assimilables avec celles de Paris et de la petite couronne, soumis à un climat océanique dégradé.

A l'intérieur des continents, le climat tempéré océanique se dégrade :

- L'amplitude thermique sur l'année augmente : il fait plus froid en hiver et plus chaud en été.
- Les précipitations annuelles en plaines sont moins importantes.
- Les vents perdent de leur force.
- Des hivers généralement frais, avec parfois des pointes de froid (moyenne de 2°C en janvier).
- Des étés plutôt chauds et secs.
- Des précipitations moyennes.

Les températures

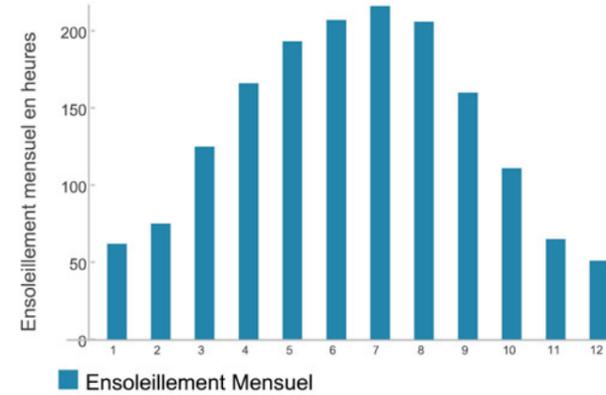


Entre 1981 et 2010, dans la station météorologique du Bourget, à proximité de LA COURNEUVE, une amplitude thermique moyenne assez faible a été constatée avec une température moyenne maximale de 15,8°C et une température moyenne minimale de 7,4°C.

En 2011, la température moyenne annuelle était de 11,6°C. Le mois de janvier a eu la température moyenne la plus basse avec la présence de jours de gel où la température n'a pas dépassé -2,2°C. De juin à septembre, les températures ne sont pas descendues en dessous des 11°C. Le mois d'août a enregistré la température minimale la plus élevée avec 22,5°C et le mois de juin la température maximale la plus élevée avec 36,9°C.

*Les températures normales mensuelles entre 1981 et 2010 à la station du Bourget
Source : Météo France*

L'enseillement



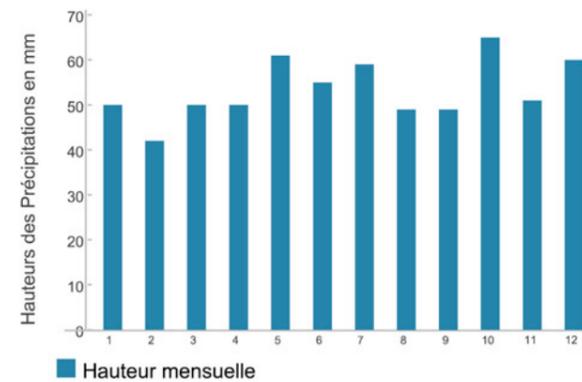
L'enseillement moyen entre 1991 et 2010 à la station du Bourget
Source : Météo France

Entre 2000 et 2009, le bassin parisien a bénéficié de 1 814 heures d'enseillement par an. Cette moyenne prend en compte les relevés des 10 années, de 2000 à 2009. Un différentiel de 200 heures est constaté, avec des années dites « exceptionnelles » comme l'année 2003, durant laquelle les taux d'insolation ont été importants d'avril à octobre.

Sur la période 1991-2010, la station du Bourget a, quant à elle, enregistré, en moyenne, 1 637 heures d'insolation dont 156 jours avec un faible enseillement et 50 jours avec un fort enseillement.

En 2011, 1 730 heures d'insolation ont été constatées avec 149 jours de faible enseillement et 66 jours de fort enseillement.

Les précipitations



La pluviométrie entre 1981 et 2010 à la station du Bourget
Source : Météo France

En 1981 et 2010, la station du Bourget a enregistré, en moyenne, 114 jours de précipitations supérieures à 1 mm. La hauteur moyenne de précipitations a été de 640,7 mm. L'année 2011 a connu 98 jours de précipitations avec une hauteur moyenne de 564,3 mm.

Le territoire de la commune de LA COURNEUVE se caractérise, à l'instar du reste de l'Ile-de-France, par un climat océanique dégradé. L'enjeu pour l'évolution du territoire communal est de s'inscrire en cohérence avec les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre identifiés par le PDU d'Ile-de-France.

4.4.2.7 La population

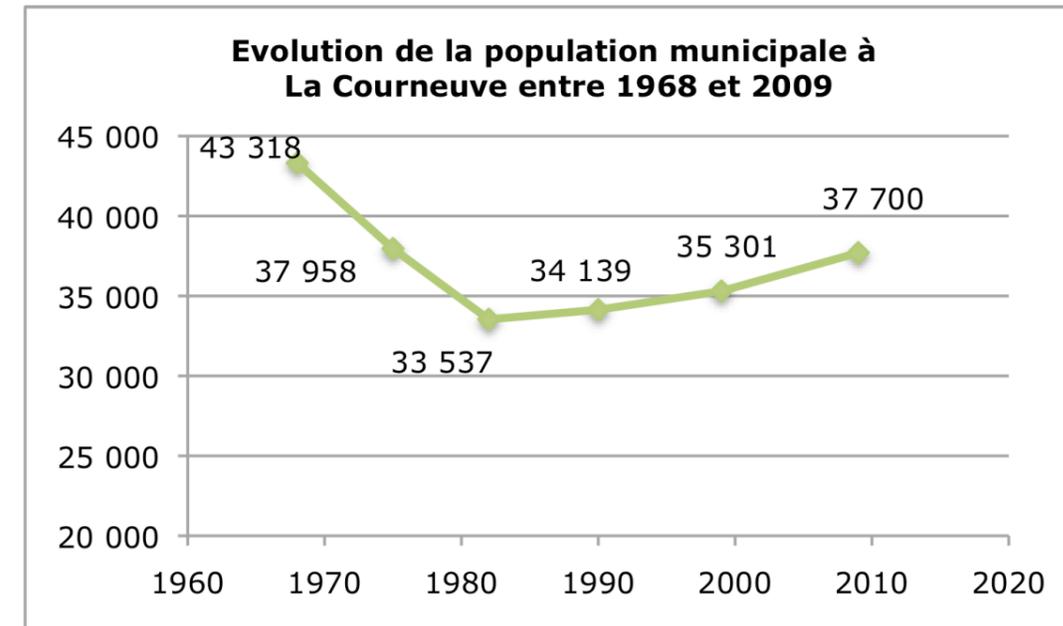
Une reprise de la croissance démographique

Avec 37 700 habitants en 2009, LA COURNEUVE est une commune dynamique sur le plan démographique.

L'évolution démographique cournevienne ne s'est pas fait de manière linéaire :

- Avec la construction des « 4 000 », la population cournevienne a doublé entre 1960 et 1968, atteignant 43 318 habitants, chiffre qu'elle n'a plus atteint depuis.
- De 1968 à 1982, la commune connaît une période de forte décroissance démographique (-10 000 habitants entre 1968 et 1982). Cette évolution doit être mise en lien avec l'évolution du parc des résidences principales qui diminue également (12 521 résidences principales en 1968 contre 11 606 en 1982) au profit des logements vacants qui représentent 3,2 % du parc de logements en 1968 et 9,4 % en 1982.
- Depuis le début des années 1980, la croissance démographique a repris et s'accélère même au cours des dernières périodes intercensitaires avec un taux de variation annuel de 0,2 %/an entre 1982 et 1990, 0,4 %/an entre 1990 et 1999, 0,7 %/an entre 1999 et 2009.

Le taux de croissance annuel cournevien est identique à celui constaté à l'échelle régionale, mais demeure légèrement inférieur au taux départemental (+0,9 %).



Source : INSEE, RP 2009.

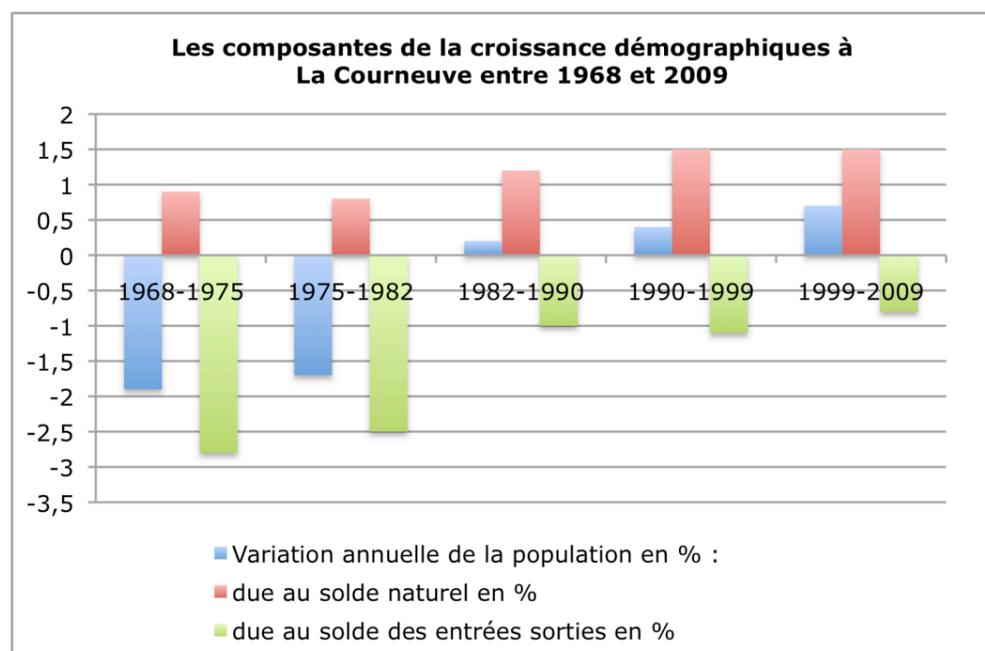
Une croissance démographique due à un solde naturel excédentaire

Au cours de la dernière période intercensitaire, la croissance démographique courneuvienne est uniquement liée au solde naturel. Avec +1,5 % par an entre 1999 et 2009, le solde naturel¹ est très supérieur à la moyenne francilienne (+0,9 %) et est dû à une très forte natalité sur le territoire.

Le taux de natalité courneuvien atteint 20,3 ‰, contre 18,2 ‰ en Seine-Saint-Denis et 15,5 ‰ en Ile-de-France, témoignant du dynamisme démographique de la commune.

Le taux de mortalité courneuvien (5,4 ‰) est, quant à lui, légèrement inférieur aux moyennes départementale (5,9 ‰) et régionale (6,4 ‰).

Le solde naturel excédentaire a permis de compenser le solde migratoire², fortement déficitaire. Bien qu'en hausse par rapport à la période intercensitaire précédente, il atteint -0,8 % entre 1999 et 2009 et est très inférieur aux moyennes départementale (-0,3 %) et régionale (-0,2 %).



Source : INSEE, RP 2009.

Une surreprésentation des jeunes

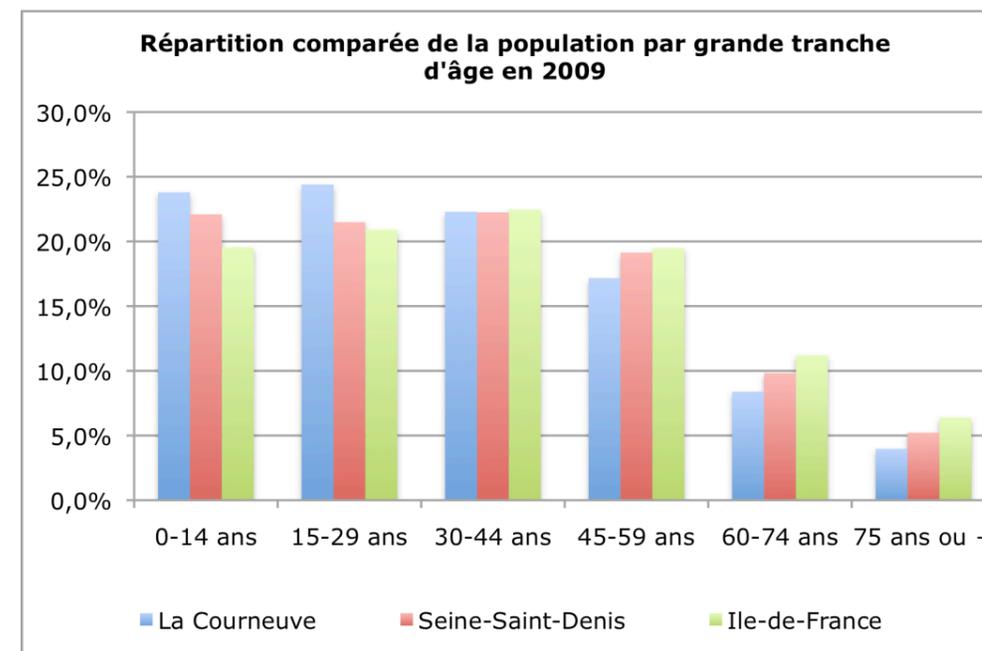
La population courneuvienne se caractérise par une surreprésentation des jeunes. Les moins de 30 ans représentent près de 50 % de la population, alors que la part des plus de 60 ans et, en particulier, des 75 ans et plus, demeure très inférieure aux taux constatés en Seine-Saint-Denis et en Ile-de-France.

¹ Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période.

² Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de l'année.

Entre les deux derniers recensements (1999 et 2009), des évolutions ont cependant été constatées :

- La part des moins de 15 ans a légèrement diminué (-0,4 point) ;
- La part des 15-29 ans a connu une augmentation de près de 2 points et celle des 45-59 ans a augmenté de 0,8 point ;
- La part des 30-44 ans et des 60-74 ans ont connu une diminution au cours de la période intercensitaire de , respectivement, -1,5 point et -1 point ;
- La part des 75 ans et plus est restée stable (+0,1 point).



Source : INSEE, RP 2009.

Une taille des ménages supérieure à la moyenne francilienne

LA COURNEUVE, comme la plupart des communes de France métropolitaine voit sa taille des ménages diminuer, témoignant du phénomène dit de « *desserrement des ménages* ». Ce phénomène est cependant moins marqué à LA COURNEUVE qu'aux échelles départementale, régionale et nationale. Malgré une baisse du nombre de personnes par ménage, la commune se caractérise par la surreprésentation des grands ménages.

Elle est ainsi passée de 2,87 personnes par ménage en 1982 à 2,79 en 2009. La taille des ménages courneuvien reste supérieure à la taille moyenne constatée en Seine-Saint-Denis (2,71 en 1982 et 2,57 en 2009) et en Ile-de-France (2,50 en 1982 et 2,33 en 2009).

Une population qui connaît des difficultés sociales importantes

Plusieurs indicateurs témoignent d'une précarisation et d'une paupérisation de la population courneuvienne :

- Une forte proportion de la population courneuvienne n'a aucun diplôme (44,6 %, +10 points entre 1999 et 2009), même si la population titulaire au moins d'un baccalauréat est en hausse entre les deux recensements (10,6 % en 1999 et 14,4 % en 2009) ;
- Le nombre de foyers fiscaux imposés est en baisse : 36,8 % en 2006 et 34,9 % en 2009 (contre 50,3 % pour le département) ;
- Le revenu net déclaré moyen par foyer fiscal est lui aussi en baisse et atteint 14 056 € en 2009 (14 264 € en 2006), contre 19 789 € en Seine-Saint-Denis ;
- Un taux de chômage des 15 à 64 ans élevé en 2009 (23,9 %) et très supérieur à la moyenne départementale (16,5 %) ;
- Un fort pourcentage de familles monoparentales : en 2009, 15,6 % des ménages sont des ménages monoparentaux à LA COURNEUVE, ce qui est identique à la moyenne départementale, mais supérieur à la moyenne régionale (10 %). Qui plus est, la part des ménages monoparentaux a augmenté de deux points entre 1999 et 2009.

La population de la commune de LA COURNEUVE se caractérise notamment par une dynamique démographique forte, avec une population communale qui présente une tendance à l'accroissement, prenant notamment appui sur un solde naturel positif, ainsi que par une proportion importante de jeunes. Cependant, la population de LA COURNEUVE connaît d'importantes difficultés sociales qui semblent s'être accentuées au cours de la période intercensitaire.

4.4.2.8 La diversité biologique, la faune et la flore

Les inventaires et protections du patrimoine biologique

La commune de LA COURNEUVE est concernée par :

- **Un site Natura 2000**, « Sites de la Seine-Saint-Denis », Zone de Protection Spéciale FR 1112013 (cf. partie 4.4.2.15 « Les sites Natura 2000 »).
- **Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique¹ (ZNIEFF) de type 1 :**
 - La **ZNIEFF n°110020468 « Plans d'eau et friches du parc départemental de LA COURNEUVE »**. Cette ZNIEFF polynucléaire regroupe 5 entités afin d'intégrer l'ensemble des milieux favorables au développement de la faune et de la flore. Elle intègre les deux plans d'eau localisés au Nord-Ouest. Sur le pourtour de ces plans d'eau, afin d'inclure les milieux propices à la faune, les limites sont calées sur le haut des berges (ligne de rupture de pente). Dans la partie centrale, les limites sont établies au plus près des milieux « naturels » afin d'inclure le « Vallon écologique » et les habitats terrestres

¹ Les ZNIEFF ont pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs du territoire particulièrement intéressants sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional. Etabli pour le compte du Ministère de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF constitue l'outil principal de la connaissance scientifique du patrimoine naturel et sert de base à la définition de la politique de protection de la nature. Il n'a pas de valeur juridique directe, mais permet une meilleure prise en compte de la richesse patrimoniale dans l'élaboration des projets susceptibles d'avoir un impact sur le milieu naturel. Une mise à jour de cet inventaire est actuellement en cours.

de la faune (friches...). Pour ce faire, au Sud-Ouest, les limites sont établies par la voie ferrée (exclue) et l'emprise du Service des Essences. Au Nord-Ouest, la limite est calée sur le ru (inclus dans la ZNIEFF). Au Nord, le périmètre suit le chemin et la lisière du boisement localisés sur la butte. Au Sud du parcours sportif, le périmètre est calé sur la courbe de niveau qui délimite la transition entre la végétation « naturelle » du « Vallon écologique » et celle des pelouses urbaines. A l'Ouest, seule la roselière et ses abords immédiats sont retenus. Les secteurs à forte activité anthropique sont exclus de la ZNIEFF.

L'intérêt principal de cette ZNIEFF concerne la présence d'une importante population de Crapaud calamite et d'une petite colonie de Blongios nain. Ces deux espèces s'y reproduisent régulièrement. Le « Vallon écologique » accueille d'autres oiseaux remarquables dont le Butor étoilé (hiervnant en 2000, migration en 2001), la Bondrée apivore (migration) et la Bécassine des marais (en migration et hivernant en 2008). Le « Vallon écologique » héberge également plusieurs espèces d'odonates dont une remarquable : l'Aeshne isocèle. La reproduction de cette dernière y a été constatée. Elle profite également des plans d'eau localisés au Nord. Ces bassins favorisent également la présence de l'Utriculaire citrine (protection régionale).

- **La ZNIEFF de type 2 n°110020475 « Parc départemental de LA COURNEUVE » :** Le périmètre de la ZNIEFF regroupe l'ensemble des corridors susceptibles de favoriser le déplacement de la faune. Il inclut la ZPS nommée « Sites de la Seine-Saint-Denis ». Il comprend les secteurs enrichis au Nord du parc. Les limites sont calées, au Nord, sur la RD84, au Nord-Ouest sur la RD29, au Sud-Ouest sur la RN301 et sur l'autoroute A1. Ces quatre voies de déplacement sont exclues de la ZNIEFF. Sur le reste du pourtour, le périmètre suit la ligne d'urbanisation.

Le site de LA COURNEUVE présente plusieurs pôles d'intérêt majeur que sont les milieux aquatiques (reproduction du Blongios nain, du Crapaud calamite, de l'Aeshne isocèle et de l'Utriculaire citrine), les secteurs enrichis et le « Vallon écologique ». Ces deux derniers sont favorables à plusieurs insectes vulnérables dont les lépidoptères et les orthoptères. De par son environnement urbain, le parc possède un intérêt pour l'avifaune qui est relativement intéressante au niveau régional, voire assez remarquable pour le département de la Seine-Saint-Denis. Ils s'agit entre autres de la Bondrée apivore (migration) et du Pic noir (passage en période de reproduction). Ces deux espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux », sont considérées comme rares. Trois autres espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » ont été observées dans le « Vallon écologique » : le Blongios nain (nicheur régulier), le Butor étoilé (hivernage) et le Martin-pêcheur d'Europe (migration). Au sein de cette ZNIEFF, trois espèces d'oiseaux présentent des enjeux sur la ZPS : le Faucon crécerelle, l'Epervier d'Europe, le Hibou moyen-duc. Toutes ces espèces nichent sur le site. De même, la Bécassine des marais, considérée comme hivernant rare en Ile-de-France, est présente en groupe sur le site.

- **Un Espace Naturel Sensible²** du département de la Seine-Saint-Denis :
 - Le parc départemental Georges Valbon.
- **Des Espaces Boisés Classés** identifiés dans le PLU au titre de l'article L. 130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme ;
- **Des terrains cultivés à protéger au titre de l'article L. 123-1-5-9° du Code de l'Urbanisme ;**

² La loi donne aux départements compétence pour élaborer et mettre en œuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles (ENS). Les ENS sont donc constitués sur l'initiative du Conseil Général. Ils sont pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels; mais également d'aménager ces espaces pour être ouverts au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel.

■ **Des éléments du patrimoine naturel identifiés au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme** : trois grandes catégories ont été définies :

- Les traces des anciens rûs ;
- Les petits espaces du domaine public, issus d'intersection de voies en sifflet ;
- Les alignements d'arbres, les squares et les jardins publics.

La trame verte et bleue du territoire communal

La trame verte de LA COURNEUVE s'articule autour d'un espace vert de grande ampleur :

- **Le parc départemental Georges Valbon**: plus grand parc du département (450 ha dont 170 ha à LA COURNEUVE), il propose une offre diversifiée d'espaces sportifs, de lieux isolés et de territoires naturels. Il est composé de vastes pelouses, de boisements, de lacs, d'espaces fleuris et d'équipements. Le parc départemental fait l'objet d'une protection au titre de la ZPS FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis » ; il est également couvert par deux ZNIEFF de types 1 et 2 et par un Espace Naturel Sensible du département. Son accessibilité pour les habitants de LA COURNEUVE pose cependant un réel problème, lié à la présence de l'autoroute A1 qui sépare le parc de la ville. Trois points de passage existent, mais restent peu confortables et dépourvus d'aménagement pour les circulations douces. L'autoroute A1 constitue également une coupure forte en termes de continuité écologique.

La trame verte cournevienne est également composée :

- **De jardins et squares publics** : onze sites ont été identifiés dont trois historiques (Jean Moulin, Paul Doumer, Maison du Peuple Guy Môquet). Ces jardins de quartier ou de proximité sont de petite taille (moins de 1 ha). Aménagés simplement, ils ont une aire d'influence relativement limitée ;
- **D'espaces publics plantés** : les espaces publics végétalisés (jardins et squares publics compris) s'étendent sur 44 ha, répartis en 140 points ;
- **De jardins privés et espaces extérieurs de l'habitat collectif** :
- **Les jardins individuels** : souvent de petite taille (150 m² en moyenne), ils contribuent à la qualité paysagère de la ville. Ils présentent un caractère hétéroclite avec, souvent, une accumulation de modénatures, de matériaux et de plantations. Un certain nombre présente une implantation en creux par rapport au niveau des rues. Cette déclivité permet d'identifier la topographie ancienne ;
 - **Les jardins résidentiels dans l'habitat collectif** : composés en général d'arbres et de pelouses, ces espaces sont nombreux notamment dans les quartiers Nord. Ils sont peu qualifiés et fragmentés. Leur qualité environnementale est faible, liée à une surfréquentation et une gestion extensive et systématique ;
 - **Les jardins familiaux** : quatre sites de jardins ouvriers ou familiaux (jardins de l'Abreuvoir, îlot Carême Prenant, rue Chabrol) sont identifiés. Situés dans l'ancien village de LA COURNEUVE, ils occupent au total une surface de 2,2 ha.
- **De la végétation des terrains dédiés à l'activité économique** : le projet d'aménagement des espaces extérieurs de la ZAE Mermoz propose des orientations quant à la nature et aux modes de plantations, ainsi que la mise en œuvre d'une charte de gestion des espaces naturels et plantés ;

■ **De la végétation d'accompagnement de la voirie et itinéraires de déplacements doux** :

- **Les sentes** : elles constituent une autre figure caractéristique des paysages courneuviens. Elles sont le fruit de l'héritage historique lié aux parcours de l'eau (rus, fossés drainants) et aux parcours ruraux à travers les parcelles légumières de la Plaine des Vertus. Elles témoignent d'une volonté politique de créer des continuités et présentent une grande diversité d'aménagement (mobilier, sols, limites, éclairage) ;
- **Les arbres d'alignement** : un patrimoine arboré important et différencié est présent dans la ville avec, notamment, le tramway et son alignement de tilleuls palissadés et de charmilles, des avenues marquées par des alignements de platanes monumentaux (avenue Barbusse, RN2) ou des marronniers (avenue Victor Hugo, boulevard Pasteur) et de nombreuses rues aux alignements d'érables, de frênes, de prunus ou de hêtres.

La faible taille des parcs et des jardins présents dans la commune, leur absence de relations et les coupures générées par les infrastructures de transport, ainsi que l'homogénéité des modes d'entretien et leur traitement très horticole confèrent aux parcs et jardins de LA COURNEUVE de très faibles potentialités écologiques.

La trame bleue communale se compose essentiellement de la trace des anciens rûs qui irriguaient le territoire. Ceux-ci sont identifiés et préservés sur le plan de zonage « 2c - Patrimoine d'intérêt local protégé » au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme.

Les continuités écologiques dans le SRCE

L'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile-de-France a été lancée en octobre 2010. En tant que déclinaison régionale de la politique de mise en œuvre des trames vertes et bleues, le SRCE vise notamment à diminuer la fragmentation des habitats naturels et à protéger et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité.

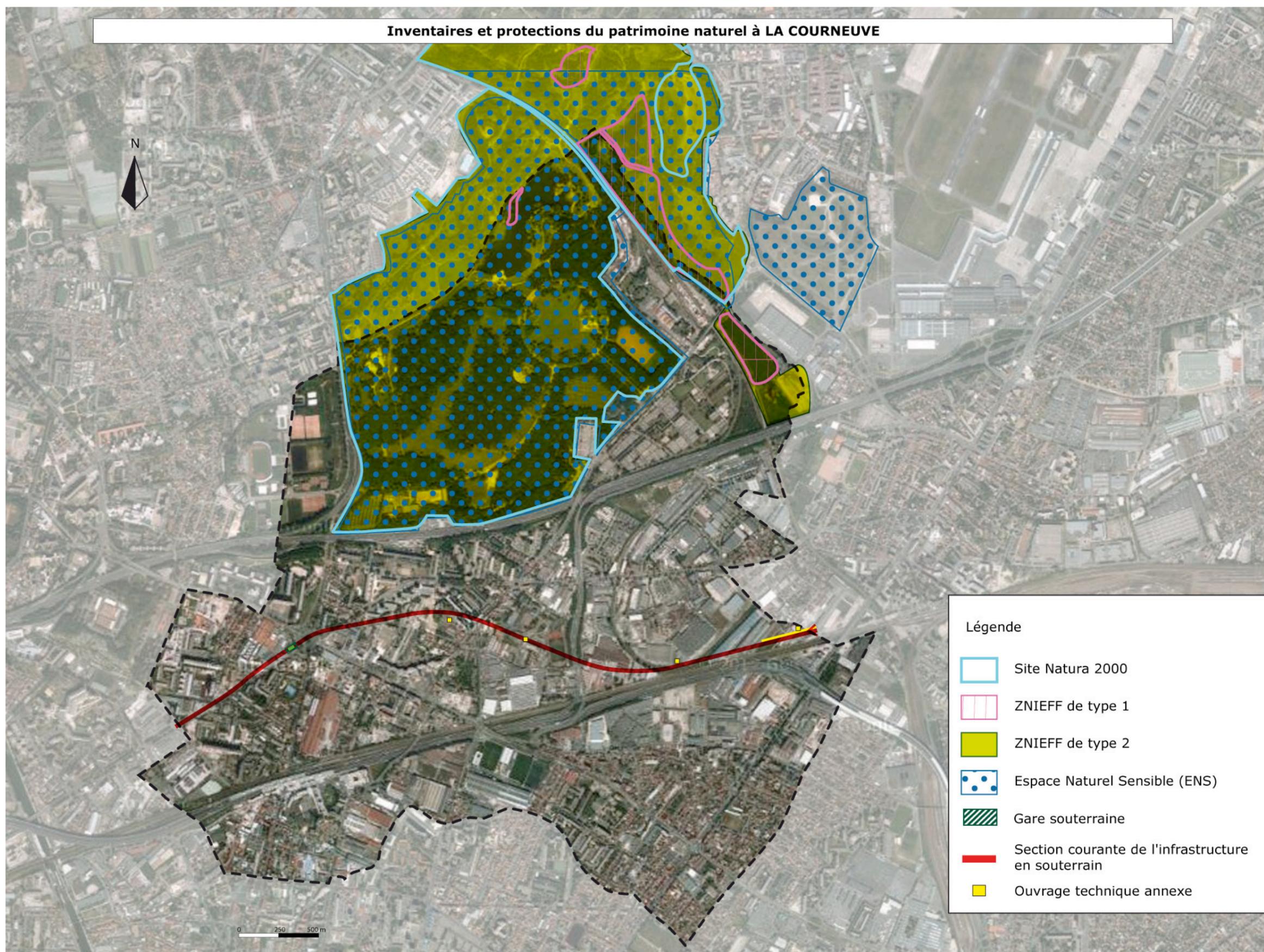
Par ailleurs, les objectifs du SRCE pour les documents d'urbanisme consistent à :

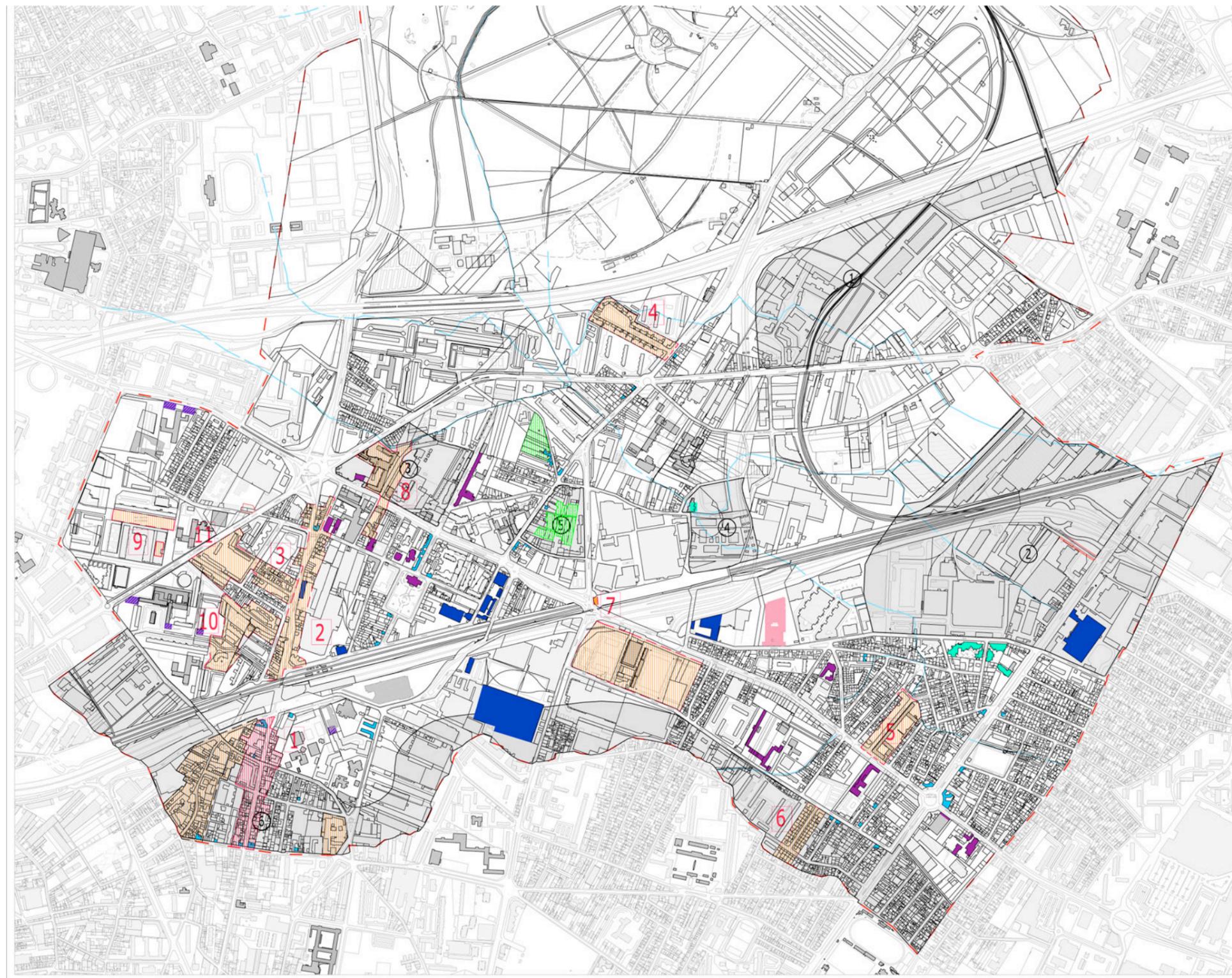
- « Favoriser la préservation et la restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme.
- Intégrer, dans les documents d'urbanisme, la trame verte et bleue (TVB) présente sur le territoire et les enjeux de continuités écologiques avec les territoires limitrophes.
- Permettre la prise en compte du SRCE par les PLU et les SCoT, en s'appuyant sur la carte des composantes et celle des objectifs de la trame verte et bleue. »

La cartographie du SRCE identifie le parc Georges Valbon en tant que réservoir de biodiversité à préserver. Le canal de l'Ourcq et le canal de Saint Denis sont également identifiés en tant qu'espaces de continuités écologiques associées aux canaux.

Les éléments du SRCE soulignent la présence d'un tissu urbain majoritaire sur le territoire de LA COURNEUVE, et n'identifient aucun obstacle, élément de fragmentation ou point de fragilité à résorber à l'échelle du territoire communal.

La présence au sein du territoire communal d'espaces naturels accueillant une biodiversité importante suppose un enjeu très fort de préservation de ces espaces à valeur patrimoniale. Ces sites, identifiés comme des noyaux de biodiversité par le SRCE, présentent également un enjeu fort de constitution et de préservation des continuités écologiques entre ces différents espaces.





VILLE DE LA COURNEUVE
Département de Seine St-Denis

PLAN LOCAL D'URBANISME
PATRIMOINE D'INTERET LOCAL PROTEGE
ARTICLES L 123-1 7° et L 123-1 9°
DU CODE DE L'URBANISME

PLU n°5 (modification approuvée le 15 Décembre 2010) PLAN 2c Echelle 1/5000

LEGENDE GENERALE

- Terrains cultivés à protéger (L 123-1-9°)
- Sites à requalifier en préservant leurs caractéristiques
- Edifices religieux et bâtiments de l'édiilité publique protégés
- Bâtiments industriels protégés
- Bâtiments de l'architecture domestique protégés
- Autres bâtiments protégés
- Ensembles bâtis cohérents à préserver

ZONES ARCHEOLOGIQUES SENSIBLES

- Zone 1 : site néolithique
- Zone 2 : site du Bas-Empire : nécropole et peut-être ville
- Zone 3 : église St-Lucien et cimetière, attestée dès le Haut Moyen Age
- Zone 4 : maison forte du Moyen-Age
- Zone 5 : occupation néolithique et médiévale
- Zone 6 : ru de Monfort

4.4.2.9 Les sols

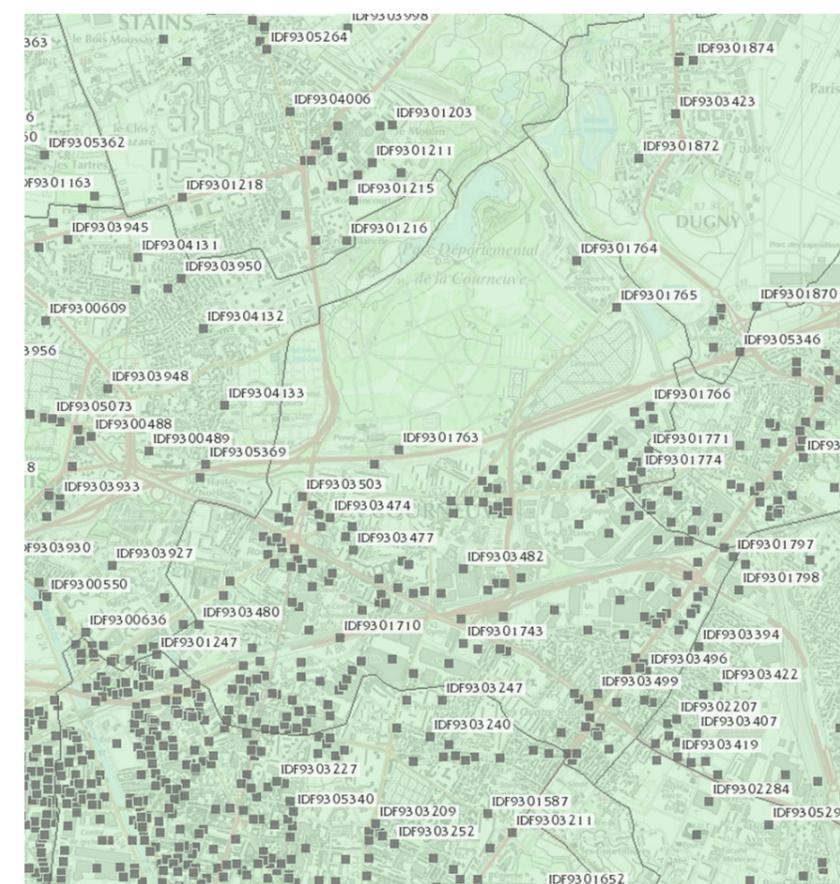
Pédologie et géologie

Jusqu'à la fin de l'ère secondaire, l'ensemble de la région parisienne était occupé par la mer. Sa présence prolongée est à l'origine du dépôt de sédiments épais essentiellement calcaires. A l'ère tertiaire a succédé une alternance de phases d'immersion avec sédimentation de dépôts marins ou lagunaires et d'émersion avec érosion des couches précédemment formées et le dépôt de sédiments lacustres ou d'alluvions fluviales des terres. Des glissements de terrain se sont produits pendant cette période avec la formation d'un bombement (anticlinal) selon un axe allant de Meudon à Saint-Maur-des-Fossés et la formation d'un axe synclinal d'Epinais-sur-Seine à Villemomble sur lequel se situe LA COURNEUVE.

Les assises géologiques de la commune de LA COURNEUVE sont les suivantes :

- Les alluvions quaternaires non différenciées : un complexe argilo-sableux à cailloux de 2 à 3 m d'épaisseur ;
- Les alluvions anciennes qui constituent une basse terrasse d'une épaisseur moyenne de 7 à 8 m. Elle est localisée à l'Est de la commune en point haut ;
- Le limon des plateaux, d'épaisseur inférieure à 2 m, qui forme une loupe au Nord, au niveau du parc départemental Georges Valbon ;
- Les marnes infra-gypseuses et 4^{ème} masse du gypse du Ludien et du Marinésien, d'épaisseur maximale de 6 m, présentes dans les parties Nord-Ouest, Sud-est et Sud-Ouest de la zone d'étude ;
- Les sables de Monceau du Marinésien supérieur, d'épaisseur maximale de 3 m, localisés sur la frange Est ;
- Le calcaire de Saint-Ouen du Marinésien inférieur, d'environ 14 m d'épaisseur ;
- Le sable de Beauchamp de l'Auvervien de 9 m d'épaisseur ;
- Les marnes et caillasses et calcaire grossier du Lutétien, de 22 m d'épaisseur ;
- Les sables de Cuise de l'Yprésien, jusqu'à 30 m d'épaisseur ;
- Les principales formations géologiques qui affleurent à la surface sont les alluvions (anciennes ou récentes), les masses et marnes du gypse, les sables de Monceau et le calcaire de Saint-Ouen.

Les sols pollués



*Les anciens sites industriels et d'activités de services sur le territoire communal de La Courneuve.
Source : BRGM, Basias.*

La base de données Basol du Ministère en charge de l'environnement recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués sur l'ensemble du territoire national. Elle recense deux sites pollués sur la commune de LA COURNEUVE :

- Site Morgan (ex Teinturerie industrielle), 1-21 rue de Bobigny : la pollution par des solvants halogénés touche à la fois le sol et la nappe et est due au fonctionnement de l'activité (blanchiment, teinture, impression) dans les années 1990. Le site est actuellement en cours de traitement ;
- Site T.F.R., 84/100 avenue Waldeck Rochet : la pollution, découverte en 1994, concerne le sol, la nappe (mercure, solvants non halogénés, cyanures, hydrocarbures et solvants halogénés) et le dépôt d'hydrocarbures. Le site ne fait l'objet d'aucune surveillance, ni d'aucun traitement.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La base de données Basias du BRGM recense les anciens sites industriels et activités de services. En fonction de la nature de leur activité, la présence de sites Basias peut induire une présomption plus ou moins forte de présence de sols pollués. A l'échelle de la commune, 206 sites sont recensés. 7 sites Basias se trouvent à proximité immédiate ou sur le tracé du projet de réseau de transport public du Grand Paris, celui traversant une zone d'activités.

En dehors des espaces naturels de la commune, les sols correspondent à des milieux artificialisés. Dotée d'un important tissu d'activités, la commune doit porter une attention particulière à la pollution des sols et des nappes.

4.4.2.10 L'eau

Contexte général

Le territoire de la commune, comme l'ensemble de l'Ile-de-France, est couvert par les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie approuvé en octobre 2009 et intégrant les dispositions de la Directive Cadre sur l'Eau.

Le SDAGE fixe huit défis, des orientations découlant de ces défis, ainsi que des objectifs de bon état écologique et qualitatif pour les eaux de surface et pour les eaux souterraines. Les huit défis fixés par le SDAGE sont les suivants :

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- Réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
- Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides ;
- Gérer la rareté de la ressource en eau ;
- Limiter et prévenir le risque inondation.

Le SDAGE fixe un programme de mesures s'inscrivant dans l'atteinte des objectifs de bon état écologique et chimique, portant notamment sur les unités hydrographiques « *Croult et Morée* » et « *Marne aval* », correspondant aux territoires des communes concernées par les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel.

Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) sont institués à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente et fixent les objectifs de la politique de l'eau, en compatibilité avec le SDAGE.

La commune de LA COURNEUVE fait partie du SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer dont le périmètre a été arrêté le 11 mai 2011 et qui est en cours d'élaboration.

Eaux superficielles

La géomorphologie de LA COURNEUVE est caractérisée par son inflexion en direction du Nord-Ouest. Le relief est très doux : il s'organise autour d'une large dépression circulaire contenue par les deux principales lignes de crête : une Nord-Ouest en direction de Stains et une Est-Ouest qui relie Bobigny à Saint-Denis.

Cette terrasse alluviale a connu une activité hydrographique liée aux résurgences de plusieurs sources (fontaine au Pet, mare aux Canes, fontaine Saint-Lucien), d'où un sol tendre et aquatique. Ces sources alimentaient des rus probablement intermittents, mais qui se chargeaient en eaux dès les premières pluies et remontées de nappe. Deux rus principaux (ru de la petite Molette et ru des Bondes) devaient rejoindre le ru de Saint-Lucien (dit aussi ru de la Vanne) pour se jeter dans le vallon du Rouillon (auquel participe la Vieille-Mer canalisée).

Le territoire de LA COURNEUVE est délimité par trois talwegs : le ru de Monfort au Sud (en limite communale avec Aubervilliers), la rivière de la Molette au Nord-Est (en limite avec Dugny et Le Bourget) et la rivière dite de la Vieille-Mer au Nord (en limite avec Saint-Denis).

Ces rus sont aujourd'hui tous enterrés, à l'exception du ru de la Molette qui traverse le Parc départemental Georges Valbon en direction du Nord.

Le Croult canalisé est une rivière détournée, dérivation du Rouillon, sur une courbe de niveau régulière pour alimenter des moulins. Sa première mention remonte au IX^{ème} siècle.

LA COURNEUVE présente donc une géomorphologie liée à une activité hydrologique dense.

Hydrogéologie

Dans la plaine de France, deux aquifères principaux superposés coexistent :

- L'aquifère de l'Eocène supérieur, comprenant le calcaire de Saint-Ouen et les sables de Beauchamp : cet aquifère est superficiel et alimente directement les cours d'eau. Sa piézométrie est fortement corrélée à la topographie. Il n'est pas exploité pour l'eau potable ;
- L'aquifère de l'Eocène inférieur et moyen, comprenant l'ensemble formé des Marnes et Caillasses, du calcaire grossier et des sables de l'Yprésien : cet aquifère, localement, captif, a une piézométrie générale conduisant à un écoulement dans le sens Nord-Est/Sud-Ouest. Il est exploité pour l'eau potable, en particulier dans sa partie profonde.

A LA COURNEUVE, la nappe des calcaires de Saint-Ouen est vulnérable face à une pollution éventuelle dans la partie centrale de la ZAE Mermoz. Dans les parties Nord-Ouest et Sud-est de la ZAE Mermoz, la nappe est protégée par les Marnes infra-gypseuses. Cette nappe a été abondamment exploitée entre 1900 et 1960 pour l'alimentation en eau industrielle. Depuis l'arrêt des pompages massifs, industriels et agricoles, son niveau remonte. Elle atteindra vraisemblablement, à terme, le terrain naturel, son niveau originel.

La nappe des Calcaires Lutétiens (très importante par son extension et son épaisseur) et la nappe captive de Sables Yprésiens (particulièrement épaisse) sont exploitées pour l'alimentation en eau industrielle.

Captages d'eau souterraine et périmètre de protection des captages

La commune de LA COURNEUVE est membre du SEDIF (Syndicat des Eaux d'Ile-de-France). L'eau potable provient de l'usine de traitement de Neuilly-sur-Marne. Cette usine traite les eaux de la Marne.

Aucun captage d'eau destiné à l'alimentation en eau potable n'est recensé sur le territoire de la commune de LA COURNEUVE.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Cependant, il existe deux captages pour l'alimentation en eau industrielle :

- Un captage au parc départemental Georges Valbon au 55bis, rue de Dugny, de 58 m de profondeur, captant la nappe du Lutétien ;
- Un captage de la société d'exploitation SPLER au 26-34, rue Emile Zola, de 80 m de profondeur, captant les nappes du Lutétien et de l'Yprésien.

Un établissement courneuvien est classé comme rejetant des substances dangereuses dans l'eau : l'Européenne d'embouteillage.

Eaux pluviales

Le département de la Seine-Saint-Denis a établi un schéma d'assainissement urbain départemental et des actions concertées pour l'eau qui fixe quatre grandes orientations et 64 engagements pour 2003-2012 :

- Assurer la pérennité du patrimoine départemental ;
- Maîtriser les inondations ;
- Préserver les rivières et respecter l'eau ;
- Développer une gestion solidaire de la ressource en eau.

Ce schéma prévoit :

- Pour toute opération d'aménagement, la limitation des débits à 10l/s/ha, hors constructions isolées ;
- L'incitation à la réalisation de bassins plutôt que l'augmentation de la taille des collecteurs.

La commune de LA COURNEUVE est adhérente au SIAAP pour la gestion de ses eaux usées.

La gestion de l'assainissement de Plaine Commune, tributaire d'une organisation définie à l'échelle de l'agglomération parisienne depuis une centaine d'années amène des contraintes liées à la collecte des effluents, initialement unitaire qui réduit les possibilités de traitement et d'intégration des eaux de ruissellement dans le milieu urbain et naturel, le transport de ces effluents sur de longues distances vers des usines de traitement éloignées avec des points noirs sur les déversoirs d'orage, la trame complexe des réseaux qui limite toute réorganisation locale ou généralisée.

Le réseau hydrographique naturel a été quasi en totalité intégré dans le réseau enterré. Les eaux de l'essentiel du département convergent vers le collecteur de Saint-Denis à Achères.

Il n'y a pas d'usine de traitement sur le territoire de Plaine Commune.

Zones inondables

Deux ouvrages de géothermie profonde sont recensés sur le territoire de LA COURNEUVE. Ces ouvrages exploitent la ressource du Dogger à plus de 1 700 m de profondeur. Situés en dehors des zones concernées par la mise en compatibilité du PLU, l'arrêté préfectoral d'autorisation de ces deux ouvrages n'impose pas de servitude ou de contraintes particulières.

La commune de LA COURNEUVE n'est pas concernée par la présence d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) adopté ou prescrit.

La commune connaît cependant des inondations par remontée de la nappe phréatique et débordement. Un point bas, sous l'autoroute A1, est particulièrement impacté lorsqu'il y a mise en charge des réseaux. De même, les sous-sols de certains immeubles construits dans les années 1970 sont inondés. Ils ont probablement été réalisés au moment où les nappes étaient très basses.

Depuis 1987, la commune a été concernée par 10 arrêtés de catastrophe naturelle, majoritairement par inondations et coulées de boue (90 % des arrêtés).

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations et coulées de boue	11/04/1983	23/04/1983	16/05/1983	18/05/1983
Inondations et coulées de boue	24/06/1983	26/06/1983	03/08/1983	05/08/1983
Inondations et coulées de boue	24/08/1987	26/08/1987	03/11/1987	11/11/1987
Inondations et coulées de boue	31/05/1992	01/06/1992	16/10/1992	17/10/1992
Inondations et coulées de boue	09/06/1992	09/06/1992	24/12/1992	16/01/1993
Inondations et coulées de boue	19/07/1994	19/07/1994	28/10/1994	20/11/1994
Inondations et coulées de boue	23/08/1995	23/08/1995	24/10/1995	31/10/1995
Inondations et coulées de boue	30/05/1999	30/05/1999	21/07/1999	24/08/1999
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/15/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
Inondations et coulées de boue	07/07/2001	07/07/2001	06/08/2001	11/08/2001

La préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques est un aspect majeur de la réglementation environnementale en vigueur. A l'échelle du territoire communal, aucun cours d'eau naturel ou de captage pour l'alimentation en eau potable n'est recensé. Le parc départemental Georges Valbon accueille des plans d'eau et des milieux humides favorables à l'accueil de l'avifaune, qui renforcent l'enjeu de préservation de ces espaces.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

4.4.2.11 Le patrimoine culturel, architectural et archéologique 03/11/1987

Le patrimoine culturel et architectural

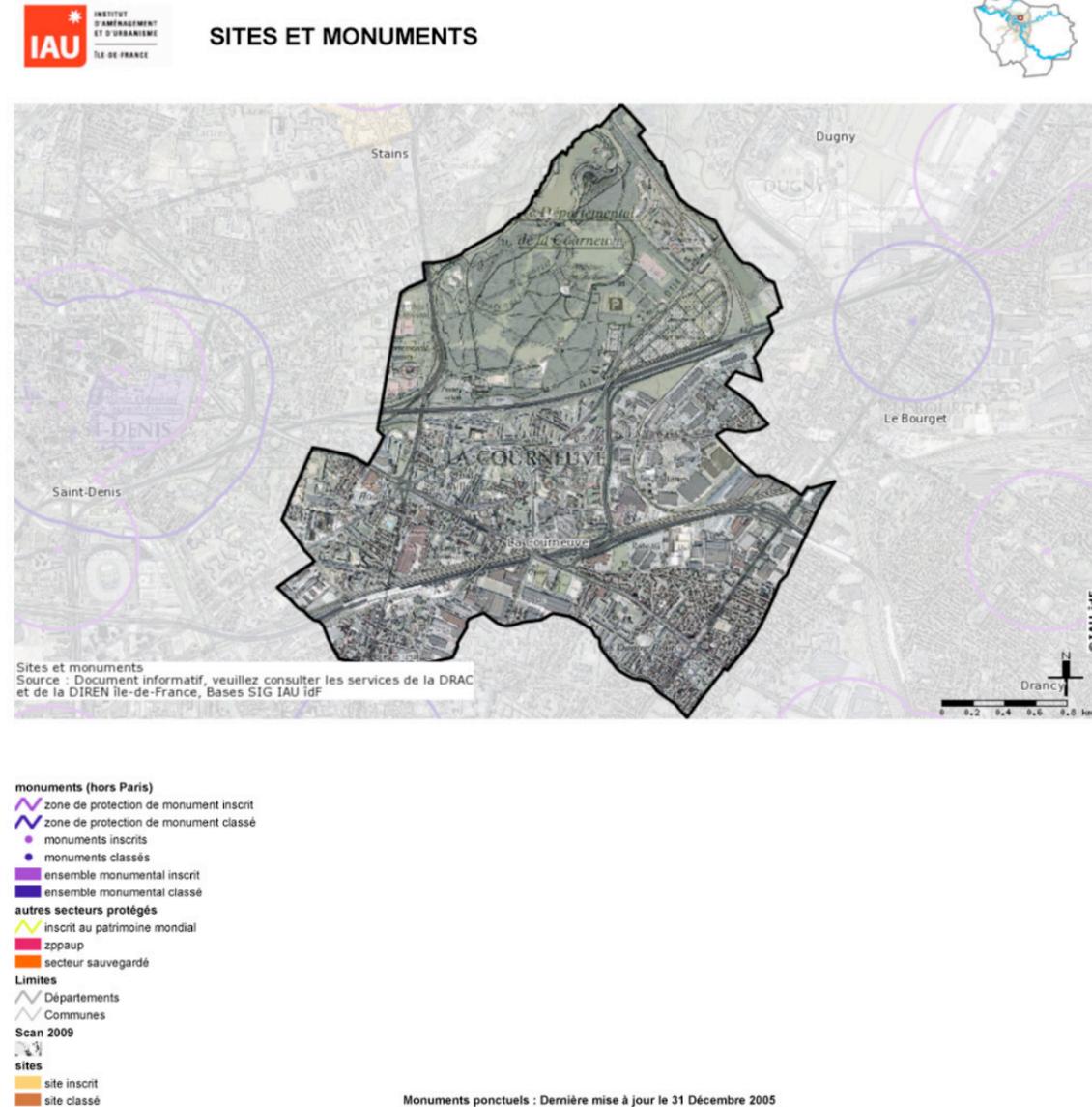
La commune de LA COURNEUVE ne compte aucun Monument Historique ou Site classés ou inscrits sur son territoire.

Plusieurs éléments de patrimoine bâti protégés au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme figurent sur le plan « 2c – Patrimoine d'intérêt local protégé ». Cette protection concerne :

- Des bâtiments industriels :
 - Ancienne usine Mécano (services administratifs municipaux) ;
 - Ancienne Aciérie Champagnole (bibliothèque-médiathèque municipale) ;
 - Ancienne usine Sohier (garages municipaux) ;
 - Ancienne usine Babcock-Wilcox ;
 - Ancienne usine Corpet Louvet ;
 - Ancienne usine Cusenier ;
 - Ancienne usine De Witt ;
 - KDI Bâtiment commercial.
- Des bâtiments de l'édilité publique et architecture religieuse :
 - Ancien marché municipal ;
 - Anciens bains douches municipaux ;
 - Ancien cinéma de l'Etoile ;
 - Ancien dispensaire ;
 - Conservatoire de musique ;
 - Hôtel de Ville ;
 - Groupe scolaire Poincaré ;
 - Groupe scolaire Anatole Grance ;
 - Foyer Ambroise Croizat ;
 - Eglise Saint-Lucien, presbytère et portail du cimetière ;
 - Eglise Saint-Yves et dispensaire ;
 - Marché des Quatre Routes ;
 - Lycée Jacques Brel.
- Des bâtiments de l'architecture domestique :
 - Des immeubles HBM, avenue de la République : rue Emile Zola, avenue Paul Vaillant-Couturier ;
 - Des immeubles de rapport bourgeois ou petit bourgeois : boulevard Pasteur, avenue Paul Vaillant-Couturier, avenue Victor Hugo, rue Gabriel Péri ;
 - Des immeubles de rapport ouvrier : boulevard Pasteur, rue Claude Bernard, avenue Michelet, avenue Paul Vaillant-Couturier, rue Edgar Quinet, rue Anatole France, rue Voltaire, rue du Sous-lieutenant Calvez ;
 - Des maisons unifamiliales bourgeoises : rue de l'Abreuvoir, avenue Paul Vaillant-Couturier, rue Crèvecoeur, rue Edgar Quinet, rue Jollois, rue de Valmy, avenue de la République ;

- Des maisons unifamiliales ouvrières ou petit-bourgeois : rue Edgar Quinet, rue Crèvecoeur, rue Waldeck-Rochet, rue Pierre Curie, avenue de la République, rue du Sous-lieutenant Calvez, boulevard Pasteur.

- Divers :
 - Crypte de la Prévôté ;
 - Fresques de Mentor dans la maison du peuple Guy Môquet.
- Des bâtiments contemporains remarquables :
 - Cité Rateau (architecte : Jean Renaudie).



Le patrimoine archéologique

La commune de LA COURNEUVE est concernée par la présence de sites archéologiques, dont trois zones de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 (un site médiéval, une occupation médiévale et le ru de Montfort).

L'absence de sites et monuments inscrits ou classés suppose un enjeu faible de préservation du patrimoine.

4.4.2.12 Les paysages

Les paysages de LA COURNEUVE sont caractérisés par une grande hétérogénéité due à la rapide et récente urbanisation de la ville sur une terrasse alluviale vaste, très faiblement inclinée vers le Nord-Ouest. Ce relief d'une grande douceur a été longtemps une contrainte, ralentissant l'écoulement des eaux et rendant une grande partie du territoire impraticable. Cependant, ses qualités limoneuses ont été un atout pour le développement des cultures légumières à partir du XVI^{ème} siècle.

Sur cette vaste plaine alluviale, les grandes infrastructures ont engagé une première partition du territoire. Une fois assaini avec l'enterrement des cours d'eau, il a été remodelé au cours des phases d'urbanisation qui se sont rapidement succédées. Elles ont conduit à la division des parcelles agraires le long des rues et chemins anciens dans le cas de lotissements ou à leur regroupement pour la construction des industries et des grands ensembles. Dans un cas comme dans l'autre, le nivellement a été volontaire, autoritaire. Chaque quartier semble disposer d'un socle spécifique avec ses propres règles d'implantation.

Riche de paysages multiples et diversifiés, le territoire manque de dispositifs urbains, vecteurs de cohérence et de rayonnement territorial.

Les caractéristiques paysagères de la commune sont marquées par la présence du parc départemental Georges Valbon et d'arbres d'alignement. Localement la préservation de ces espaces constitue un enjeu fort. A l'échelle du territoire, la trame urbanisée de la commune représente un enjeu paysager faible, le territoire étant marqué par d'importantes coupures constituées par les infrastructures de transport.

4.4.2.13 Les risques

Les risques naturels et technologiques

La commune de LA COURNEUVE est concernée par des Plans de Prévention de Risques naturels prévisibles (PPRn) :

- Un PPRn sur les mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse, approuvé le 18 avril 1995 ;
- Un PPRn sur les mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles, prescrit le 23 juillet 2001.

La réglementation parasismique, entrée en vigueur le 1^{er} mai 2011, classe l'ensemble du département de la Seine-Saint-Denis, dont LA COURNEUVE, en zone de sismicité très faible (zone 1).

La commune de LA COURNEUVE est également concernée par le transport de matières dangereuses par voies routières (2/3 du trafic en tonnes/km) et ferroviaire (1/3 du trafic).

Les Installations classées pour la protection de l'environnement

Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) exercent des activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement et aux populations alentours, et sont soumises en conséquence aux dispositions du Livre V du Code de l'Environnement.

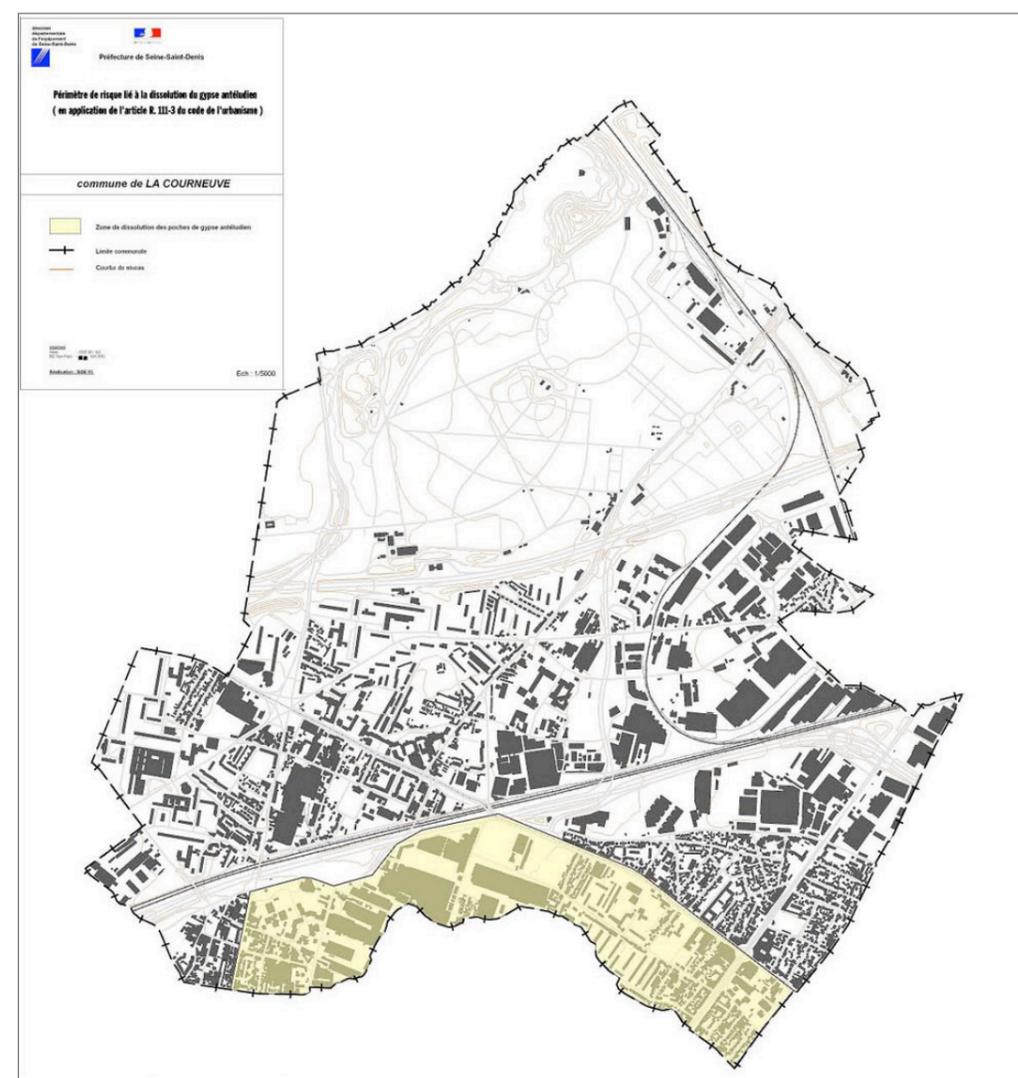
En application de la directive européenne n° 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses, dite directive SEVESO, transposée notamment par l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs liés aux ICPE identifie les ICPE soumises à autorisation présentant un risque majeur « *seuil haut* », et les installations présentant un risque fort (« *seuil bas* »).

Les ICPE seuil haut donnent lieu à des servitudes d'utilité publique limitant ou interdisant certaines utilisations du sol dans leur voisinage.

Un établissement SEVESO seuil bas est recensé à LA COURNEUVE : INTERSERVICES SA, dépôt de gaz inflammables. Le périmètre SEVESO n'affecte que la propre parcelle de l'établissement concerné.

Les risques de mouvement de terrains

La commune est concernée par un Plan de Prévention du Risque mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse. Seule l'extrémité Sud du territoire est impactée par ce risque.



Source : ville de La Courneuve, PLU

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Aucun mouvement de terrain n'est recensé sur la commune de LA COURNEUVE par la base de données « *mouvements de terrain* » du BRGM. Néanmoins, un arrêté de catastrophe naturelle est recensé pour des phénomènes de coulées de boue et de mouvements de terrain.

Un mouvement de terrain est également répertorié sur la commune limitrophe du Bourget, un effondrement survenu le 1^{er} février 1988.

L'aléa Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles est d'intensité faible à moyenne à LA COURNEUVE.

Les servitudes

Les servitudes présentes sur le territoire communal concernées par les éléments du projet d'infrastructure sont les suivantes :

- Des servitudes aéronautiques de dégagement autour des aérodromes civils et militaires liées à la proximité de l'aéroport du Bourget : la hauteur des constructions situées dans la zone impactée par la servitude est limitée à la hauteur inscrite sur le plan (cote N.G.F.) ;
- Des servitudes relatives aux emprises SNCF : cette servitude implique :
 - une obligation d'alignement,
 - une obligation d'élagage,
 - une interdiction de construire autre chose qu'un mur de clôture à moins de 2 m d'une voie de chemin de fer,
 - une interdiction de planter à moins de 6 m pour les arbres de haute tige et à moins de 2 m pour les haies vives,
 - une interdiction de pratiquer des excavations en bordure de la voie en remblai de plus de 3 m.
- Protection des installations sportives ;
- Faisceau hertzien ;
- Voisinage de cimetière ;
- Canalisation de gaz.

Certains secteurs de la commune sont concernés par le risque lié à la dissolution du gypse et par le risque de retrait-gonflement des argiles. Les points bas de la commune sont également concernés par le risque de remontée de nappe, supposant un enjeu moyen.

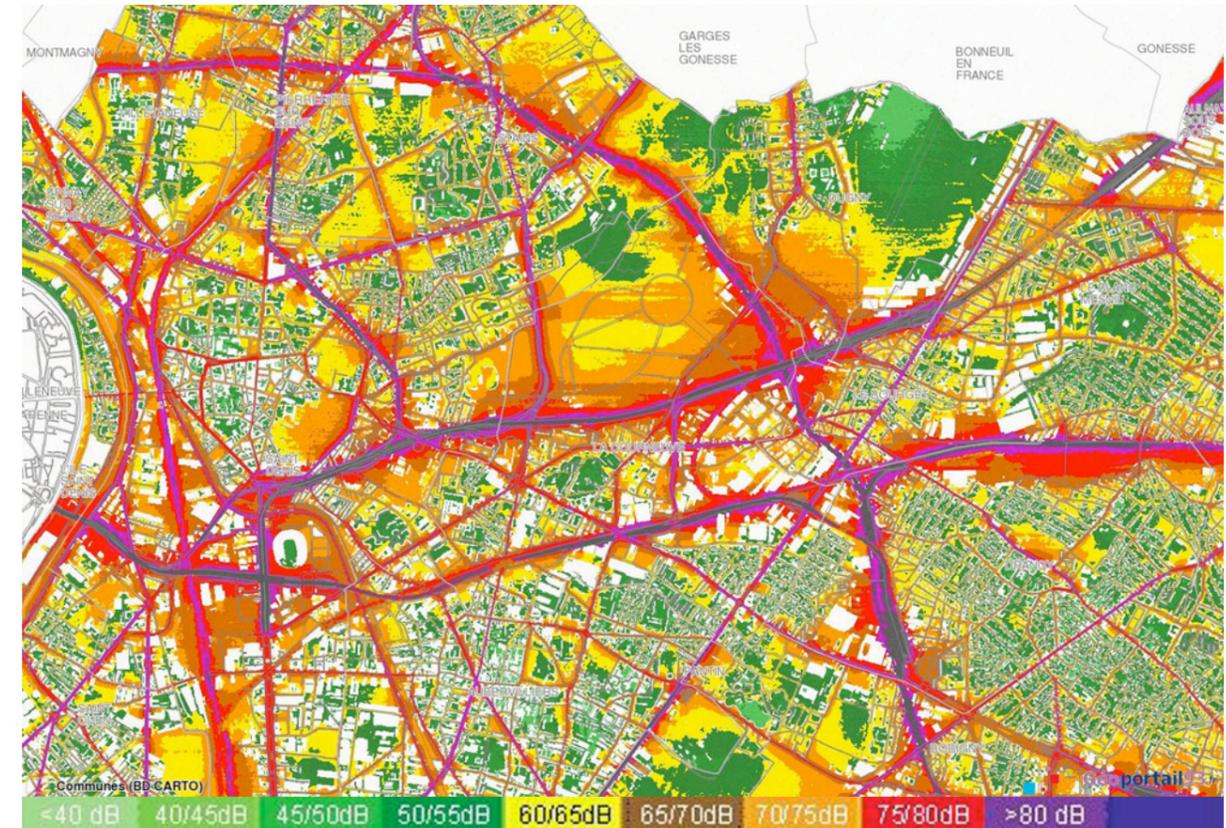
4.4.2.14 Le bruit

La carte des bruits de LA COURNEUVE disponible sur le site Géoportail indique les niveaux de bruits routiers et ferroviaires observés sur la commune pour les périodes jour, soir et nuit combinés.

Le territoire de LA COURNEUVE est soumis à un environnement sonore difficile du fait des nuisances engendrées par les deux autoroutes qui traversent la commune et des axes à forte circulation, ainsi que de façon périodique par le bruit des avions lors du salon aéronautique du Bourget.

La majorité des quartiers subissent un environnement sonore fortement marqué par le bruit routier. 45 % de la population courneuvienne sont soumis à un niveau de bruit Lden (indice de bruit européen qui agrège le bruit sur 24h) supérieur à 65 dB, seuil acceptable défini par le CERTU.

L'environnement sonore de la commune se caractérise par une forte exposition de la population au bruit, quelque soit le quartier. Ceci suppose un enjeu fort d'amélioration de la qualité du cadre de vie ainsi qu'un enjeu de résorption des nuisances pour les secteurs exposés au bruit routier.



Carte stratégique du bruit routier et ferroviaire, indice Lden
Source : Conseil Général 93, geoportail93

4.4.2.15 Les sites Natura 2000

Généralités sur les sites Natura 2000

La politique de protection des sites Natura 2000, codifiée au sein du Livre IV du Code de l'Environnement, vise à préserver la diversité biologique et à valoriser le patrimoine naturel par la constitution d'un réseau de sites naturels protégés à l'échelle européenne.

La constitution du réseau de sites Natura 2000 découle de la mise en œuvre de la directive européenne « Oiseaux » de 1979 et de la directive « Habitats, faune, flore » de 1992. La directive « Oiseaux » vise la conservation à long terme des espèces d'oiseaux sauvages de l'Union européenne, et la directive « Habitats » vise la protection des habitats naturels des espèces animales et végétales présentant un intérêt communautaire.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Les sites Natura 2000 instaurés en application de la directive « Oiseaux » donnent lieu à la création de Zones de Protection Spéciale (ZPS), et les sites instaurés en application de la directive « Habitats » donnent lieu à la création de Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

Afin d'assurer une analyse exhaustive des incidences potentielles sur l'environnement induites par l'évolution du droit du sol dans le cadre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme, fait l'objet d'une analyse conforme aux dispositions de la circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation environnementale des incidences Natura 2000, l'ensemble des entités Natura 2000 présentes dans la commune ou dans une commune limitrophe.

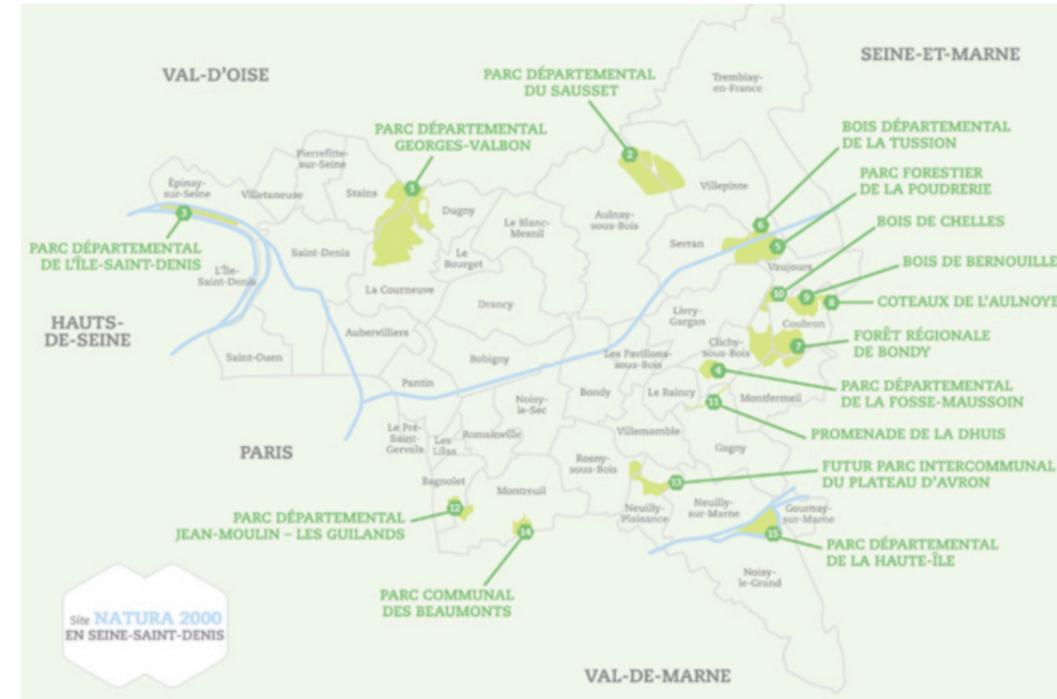
Les sites Natura 2000 analysés dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le territoire de la Seine-Saint-Denis se caractérise notamment par la présence de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Sites de la Seine-Saint-Denis ». Il s'agit du seul site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis, regroupant 15 entités différentes, dans un contexte fortement urbanisé.

Le document d'objectifs (DOCOB) Natura 2000 « Sites de la Seine-Saint-Denis », ZPS FR 1112013, a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 5 septembre 2011. Le DOCOB présente la ZPS de la manière suivante : « Ce site est caractérisé par sa petite taille et sa forte fragmentation, sa situation en zone urbaine dense, et la présence des populations d'oiseaux en faible voire très faible effectif, dans certaines espèces actuellement nicheuses sur le site. »

Les différents sites Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis étudiés dans le cadre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel sont donc les suivants :

- Parc départemental Georges Valbon ;
- Parc départemental du Sausset ;
- Parc forestier de la Poudrerie ;
- Bois départemental de la Tussion ;
- Bois de Bernouille ;
- Coteaux de l'Aulnoye ;
- Bois de Chelles ;
- Promenade de la Dhuis ;
- Forêt régionale de Bondy ;
- Parc départemental de la Fosse-Maussoin ;
- Parc départemental de la Haute-Île ;
- Parc départemental de l'Île Saint-Denis.



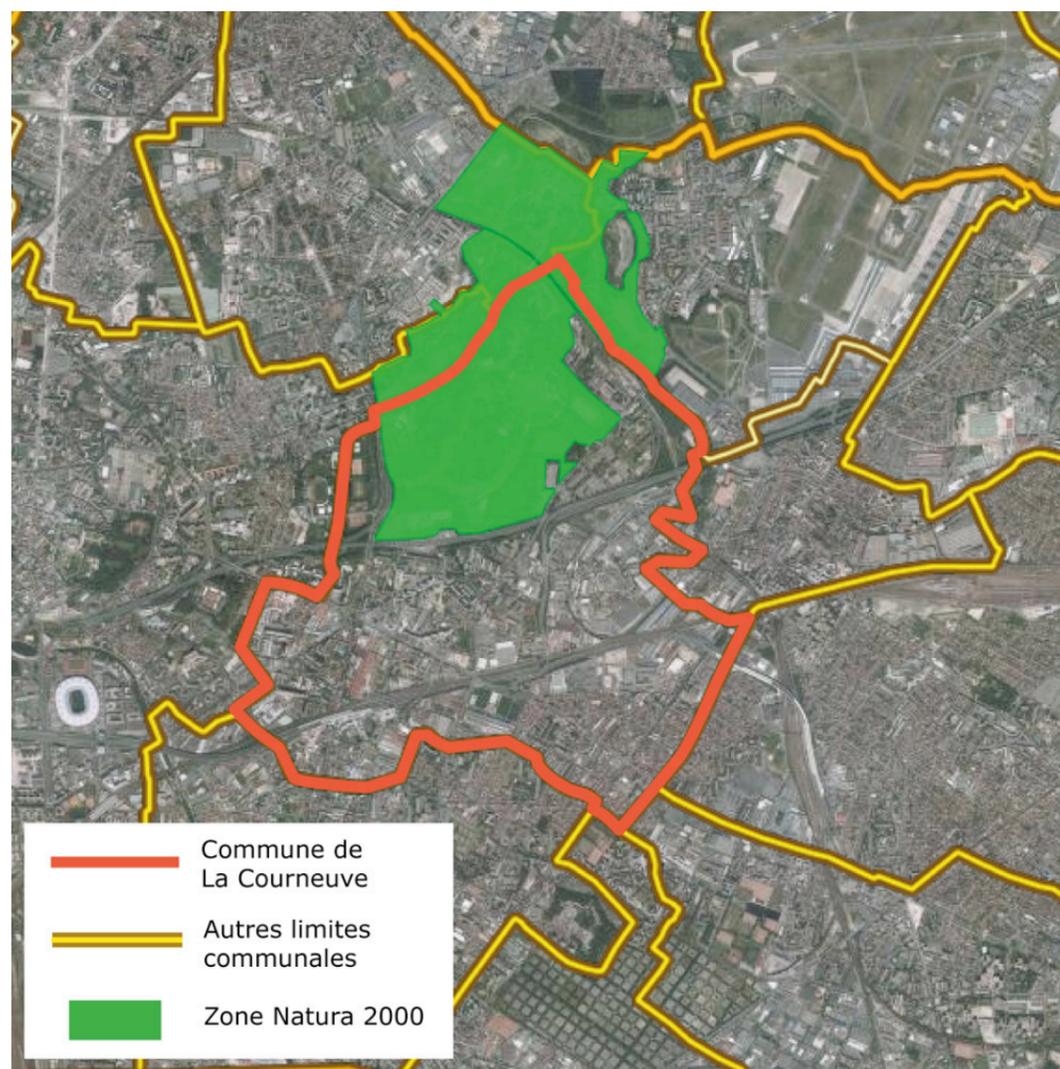
Les sites Natura 2000 en Seine-Saint-Denis
Source : Département de la Seine-Saint-Denis

Le DOCOB précise que 21 espèces listées dans l'annexe I de la directive « Oiseaux » (les espèces les plus menacées d'extinction) fréquentent de façon plus ou moins régulière les parcs et forêts de la Seine-Saint-Denis. Parmi ces espèces, 10 ont été retenues sur l'arrêté de classement du 26 avril 2006 :

- Blongios nain : nicheur, migrateur ;
- Bondrée apivore : nicheur, migrateur ;
- Busard cendré : migrateur ;
- Busard Saint-Martin : migrateur, hivernant ;
- Butor étoilé : migrateur ;
- Gorgebleue à miroir : migrateur ;
- Hibou des marais : migrateur ;
- Martin-pêcheur d'Europe : nicheur sédentaire ;
- Pic noir : nicheur sédentaire ;
- Pie-grièche écorcheur : migrateur.

Les sites Natura 2000 concernés par la mise en compatibilité du document d'urbanisme

Le territoire de la commune de LA COURNEUVE est concerné par la présence du parc départemental Georges Valbon, site appartenant à la ZPS « Sites de la Seine-Saint-Denis ».



Les sites Natura 2000 à La Courneuve et dans les communes limitrophes
Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel

Le Parc Départemental Georges Valbon

Présentation du site

Ce site entre dans le cadre de la présente évaluation environnementale en raison de sa position géographique par rapport aux communes traversées par le futur réseau de transport public du Grand Paris :

- Situé sur les communes de LA COURNEUVE, Dugny, Stains, Saint-Denis et Garges-les-Gonesses (Val-d'Oise) ;
- Le Bourget et Le Blanc-Mesnil sont des communes limitrophes.

Les milieux qui composent le parc départemental Georges Valbon sont les suivants, associés aux espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » qui y sont recensés :

Types de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux humides	4,6	Martin-pêcheur d'Europe Sterne pierregarin Blongios nain
Eau libre stagnante permanente	4	Butor étoilé, Gorgebleue à miroir
Milieu humide à roselière	0,5	Butor étoilé, Gorgebleue à miroir
Prairie humide	0,1	Hibou des marais
Milieux forestiers	36,5	Pic noir, Pic mar
Boisement de conifères jeunes	2	
Boisement de conifères jeunes et boisement de feuillus jeunes	1,5	
Boisement de feuillus jeunes	28,7	
Boisement de feuillus jeunes et boisement de conifères jeunes	3,7	
Boisement de feuillus jeunes et fourré arbustif	0,1	
Boisement de feuillus jeunes et pelouse de parc	0,4	
Boisement de feuillus jeunes et prairie sèche	0,1	
Jeune plantation d'arbres	0	
Pelouses et cultures	22,5	
Pelouse de parc	22,5	
Milieux ouverts	19,6	Bondrée apivore
Fourré arbustif	4	
Fourré arbustif et boisement de conifères jeunes	0,5	
Fourré arbustif et boisement de feuillus jeunes	0,7	
Fourré arbustif et prairie sèche	0,3	Hibou des marais Pie-grièche écorcheur
Prairie sèche	12,8	
Prairie sèche et boisement de feuillus jeunes	0,2	
Prairie sèche et fourré arbustif	1	
Prairie sèche et jeune plantation d'arbres	0,1	
Prairie sèche et pelouse de parc	0,2	
Autres (zones non végétalisées)	16,8	

Huit espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » sont donc recensées dans le parc départemental Georges Valbon :

Espèce	Statut	Menaces potentielles
Blongios nain	Nicheur régulier	Variations des niveaux d'eau, pollutions accidentelles de l'eau, dérangement et prédation
Bondrée apivore	Migrateur occasionnel	Dérangement, travaux d'entretien et d'aménagement, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire
Butor étoilé	Migrateur régulier et hivernant potentiel	Dérangement, pollution accidentelle des plans d'eau
Gorgebleue à miroir	Migrateur occasionnel	Dérangement, pollutions accidentelles des lacs et étangs
Hibou des marais	Migrateur occasionnel	Dérangement, la régression des friches est un facteur défavorable à la présence du Hibou des marais en halte migratoire
Martin-pêcheur d'Europe	Migrateur et hivernant occasionnel	Pollutions de l'eau, dérangement, travaux d'entretien et d'aménagement
Pic noir	Territoire de chasse associé à des zones de nidification occasionnelle	Travaux d'entretien et d'aménagement sylvicoles, dérangement
Pie-grièche écorcheur	Migrateur occasionnel (espèce anciennement nicheuse en 2001)	Dérangement
Sterne pierregarin	Territoire de chasse associé à une zone de nidification potentielle	Les pollutions accidentelles des eaux des plans d'eau et des rivières limitent la ressource alimentaire disponible La variation du niveau de l'eau entre mai et août Le dérangement et les risques de prédation (promeneurs, chiens, rats...)

Enjeux écologiques

D'après l'analyse écologique présentée dans le DOCOB du site parc départemental Georges Valbon, plusieurs observations peuvent être formulées quant aux enjeux écologiques par milieu et par espèce :

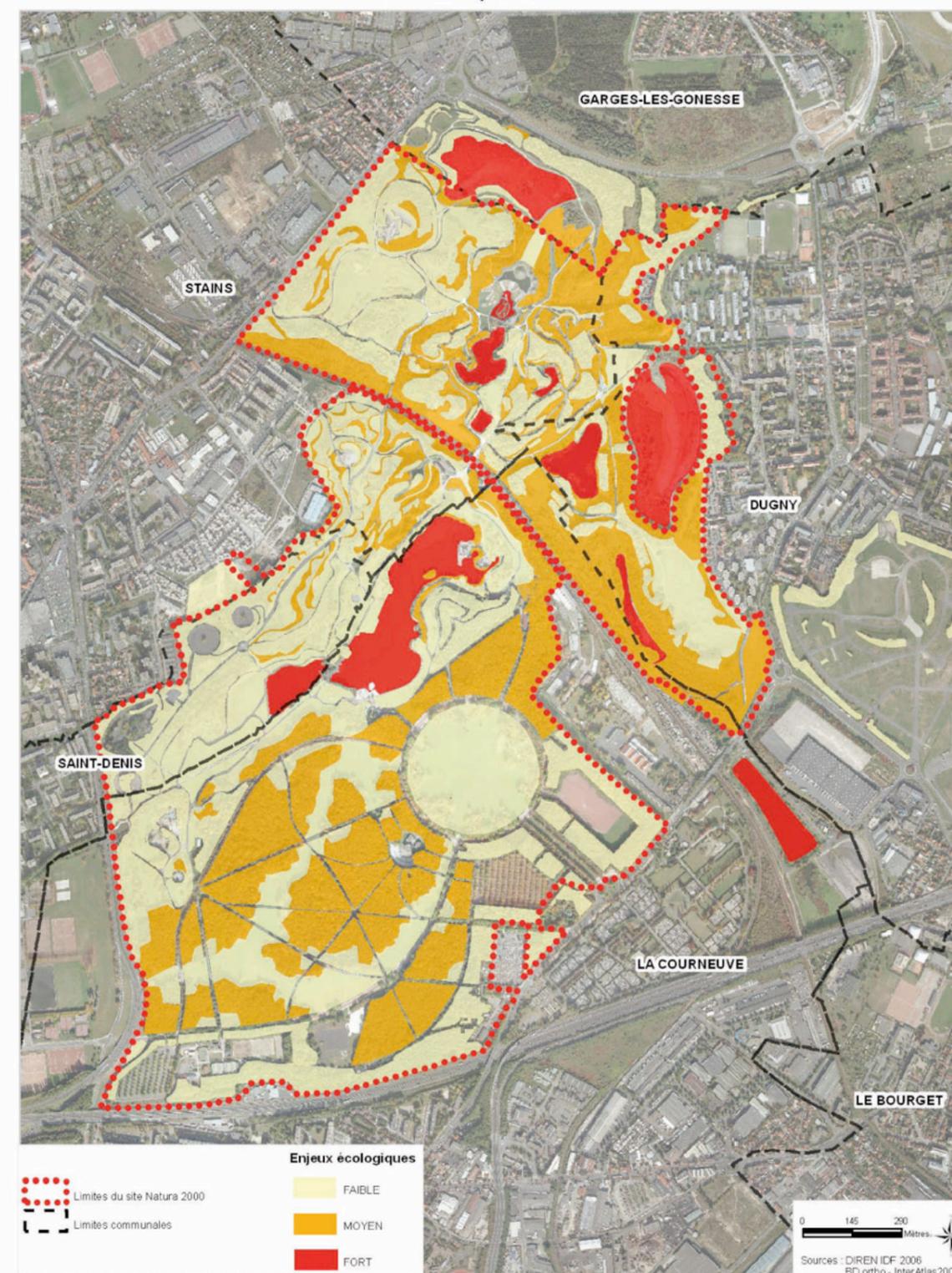
- Les milieux humides présentent des enjeux de conservation forts pour le Blongios, le Butor, le Gorgebleue, le Martin-pêcheur et le Sterne ;
- Les milieux ouverts présentent des enjeux moyens dans la partie Nord du parc pour la Bondrée et la Pie-grièche ;
- Les milieux boisés présentent des enjeux moyens dans la partie Sud pour la Bondrée, le Pic noir et le Pic mar.

En raison de la valeur patrimoniale forte d'une espèce inscrite à l'annexe I de la directive « Oiseaux » (Blongios nain, Butor étoilé, Martin-pêcheur d'Europe) et présente sur le site du parc départemental Georges Valbon, celui-ci présente donc des enjeux forts de conservation.

Document d'objectifs du site Natura 2000 FR1112013 :
Zone de Protection Spéciale "Sites de la Seine-Saint-Denis"

SYNTHESE DES ENJEUX ECOLOGIQUES PARC DEPARTEMENTAL GEORGES VALBON

Date de mise à jour : 12/10/10



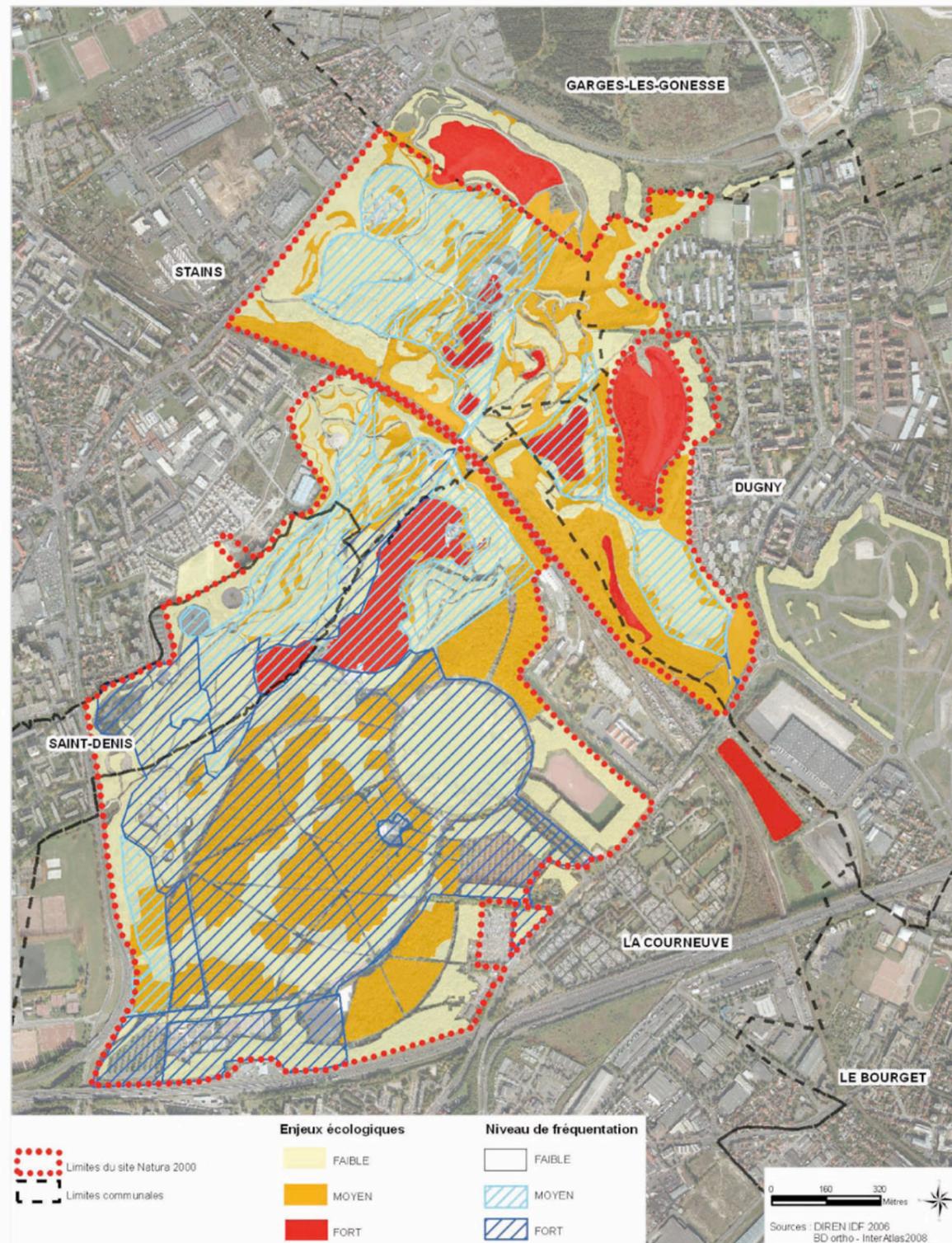
Document d'objectifs du site Natura 2000 FR1112013 :
Zone de Protection Spéciale "Sites de la Seine-Saint-Denis"

SEINE-SAINT-DENIS
LE DÉPARTEMENT

CARTE DE COUPLAGE DES ENJEUX ECOLOGIQUES ET DE LA FREQUENTATION

PARC DEPARTEMENTAL GEORGES VALBON

Date de mise à jour : 12/10/10



Synthèse Natura 2000

Le DOCOB de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » présente une synthèse des enjeux de conservation par espèce sur l'ensemble des sites.

Il apparaît ainsi que certaines espèces présentent des enjeux de conservation globaux forts, c'est-à-dire que ces espèces nécessitent la mise en place de mesures de gestion pour garantir le maintien de leurs populations sur les sites : le blongios nain, le martin-pêcheur d'Europe, le pic noir, le pic mar et la sterne pierregarin.

D'autres espèces présentent des enjeux de conservation globaux moyens, c'est-à-dire que ces espèces nécessitent la mise en place de mesures de gestion, sans garantie du maintien de ces populations sur le site : la bondrée apivore, le butor étoilé, le gorgebleue à miroir et le pie-grièche écorcheur.

Enfin, les autres espèces présentent des enjeux de conservation globaux faibles, c'est-à-dire que leur présence sur les sites n'est pas particulièrement prégnante et que des mesures spécifiques de gestion à leur encontre ne sont donc pas prioritaires : le busard cendré, le busard Saint-Martin et le hibou des marais.

La synthèse des enjeux écologiques et socio-économiques présentée dans le DOCOB indique notamment :

« Le site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis présente des enjeux naturalistes remarquables et des potentialités d'accueil des espèces importantes, qui doivent faire face à des équilibres localement précaires. Les diagnostics écologique et socio-économique font ressortir très clairement l'importance d'une gestion adaptée et d'un suivi régulier des espèces de l'annexe I de la Directive « Oiseaux ».

Quatre axes principaux constituent les enjeux et particularités de l'ensemble du site, repris en objectifs de développement durable du DOCOB :

- La pérennisation et l'amélioration de modes de gestion adaptés à la conservation des espèces cibles de la ZPS : perpétuer et continuer d'améliorer la bonne gestion globale des milieux et espèces observés sur les différents secteurs de la ZPS, afin de pérenniser la présence des espèces ;
- Le maintien de l'équilibre entre fréquentation du public et bon fonctionnement écologique des espèces et des milieux : conserver la relativement bonne maîtrise de la fréquentation observée sur la plupart des entités, limitant les nuisances envers les habitats et les espèces ;
- L'intégration des enjeux écologiques de la ZPS dans l'aménagement du territoire : le contexte d'urbanisation forte et de fragmentation du territoire menace la connectivité de milieux favorables et met en cause la conservation des espèces à moyen ou long terme, il s'agit donc de maîtriser les projets urbains, évaluer leurs effets et améliorer la connectivité écologique inter- et intra-entités ;
- La diffusion des messages liés à la protection du site Natura 2000 : le milieu urbain dense constitue un atout majeur en matière de sensibilisation, il faut maintenir et élargir les initiatives existantes dans ce domaine, en direction des habitants et des acteurs liés à l'aménagement du territoire à proximité du site.

En raison de la valeur patrimoniale importante et récurrente de plusieurs espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » (notamment bondrée apivore, pic noir et pic mar) et présentes sur la plupart des sites étudiés, l'enjeu de conservation global de ces différents sites de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » est donc considéré comme fort.

4.4.2.16 La synthèse des enjeux du territoire

Thématiques	Enjeu
Occupation du sol	Faible
Santé humaine	Fort
Air	Fort
Climat	Fort
Population	Moyen
Diversité biologique, faune, flore	Fort
Sols	Faible
Eau	Fort
Patrimoine culturel, architectural et archéologique	Faible
Paysage	Moyen
Risques	Moyen
Bruit	Fort
Sites Natura 2000	Fort

4.4.3 Les incidences de la MECDU sur l'environnement

4.4.3.1 Les incidences notables probables de la mise en œuvre de la MECDU sur l'environnement

Les incidences générales envisageables

Les incidences de la mise en compatibilité du document d'urbanisme supposent une adaptation des règles d'urbanisme applicables pour permettre la réalisation des éléments d'infrastructure composant le réseau de transport du Grand Paris. Ainsi, les évolutions générales supposent :

- L'évolution du document d'urbanisme afin d'autoriser le projet sans remettre en cause son économie générale ;
- L'adaptation du règlement pour permettre l'infrastructure souterraine sans remettre en cause l'occupation du sol en surface ;
- Le changement de la nature de l'occupation du sol au droit des gares et des ouvrages annexes.

A compter de la date de publication du décret déclarant l'utilité publique du projet, les éléments du projet constitueront un projet d'intérêt général au sens des articles L. 121-2 et L. 121-9 du Code de l'Urbanisme.

Les effets notables probables sur l'environnement

La notion « d'effets notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement » visée par le Code de l'Environnement recouvre différentes typologies d'effets potentiels. Les typologies d'effets communément identifiées pour analyser les incidences des plans et programmes englobent les effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires ou permanents, les effets à court/ moyen/ long terme, ainsi que les effets cumulés avec d'autres plans ou programmes connus.

Pour la mise en compatibilité d'un PLU, les typologies d'effets potentiels suivants peuvent être retenus :

Typologie d'effet	Effets potentiels de la mise en compatibilité
Effets Directs et Indirects	<p>Les effets directs : la mise en compatibilité du document d'urbanisme porte exclusivement sur la levée des interdictions pouvant peser sur la réalisation du projet et sur l'adaptation du règlement afin de permettre, en termes d'occupation du sol sur les terrains d'assiette du projet, la réalisation de l'infrastructure de transport.</p> <p>Ainsi, les effets directs de la mise en compatibilité sont limités à l'évolution de l'occupation du sol au droit du projet. Concernant le projet de réseau de transport du Grand Paris, seuls les éléments émergents (gares et ouvrages annexes) supposent une évolution de l'occupation du sol. La section courante de l'infrastructure en souterrain n'amène pas d'évolution de l'occupation du sol.</p> <p>Les effets indirects : les effets indirects de la mise en compatibilité sont de deux ordres : d'une part, l'amélioration des conditions de desserte et d'accessibilité des territoires, du fait de l'implantation d'une infrastructure lourde de transport, et, d'autre part, l'évolution potentielle de l'occupation du sol sur le territoire d'influence de chaque gare du fait de l'amélioration de l'accessibilité. Conformément aux dispositions issues de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, ces éléments ont vocation à être encadrés par le dispositif de Contrat de Développement Territorial et sont pris en compte dans l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.</p>
Effets Positifs et Négatifs	<p>Les effets positifs : sont considérés comme effets positifs l'ensemble des effets de la mise en compatibilité qui s'inscrivent en cohérence avec l'atteinte des objectifs des plans et programmes en vigueur visant à préserver le cadre de vie, les milieux naturels, l'eau et les milieux aquatiques, la qualité de l'air, à prévenir les risques graves de nuisances, à protéger les éléments de patrimoine bâti et paysager et à améliorer les conditions de mobilité.</p> <p>Les effets négatifs : sont considérés comme effets négatifs l'ensemble des effets de la mise en compatibilité qui remettent en cause l'atteinte des objectifs des plans et programmes en vigueur, qui supposent une artificialisation de l'occupation du sol et une réduction de l'emprise des milieux naturels, et qui génèrent de graves risques de nuisances.</p>
Effets Temporaires ou Permanents, et effets à court/moyen/ long terme	<p>Les effets temporaires : la mise en compatibilité du document d'urbanisme n'a pas vocation à induire d'effets temporaires. Les effets temporaires sont liés au projet lui-même et non à l'évolution du document d'urbanisme. Ces effets seront principalement liés à la phase du chantier de réalisation de l'infrastructure de transport et sont analysés à ce titre dans le dossier d'étude d'impact.</p> <p>Les effets permanents : la mise en compatibilité à vocation à avoir un effet permanent à deux titres. D'une part, en termes de droit de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique du projet vaudra qualification de projet d'intérêt général. Cette disposition permet de prévenir des modifications ultérieures des documents d'urbanisme qui seraient en contradiction avec le projet. D'autre part, une fois les composantes de l'infrastructure de transport en place (gare, ouvrages annexes, tunnel), celles-ci constituent une occupation pérenne du sol et du sous-sol.</p>
Effets issus du cumul des effets avec d'autres programmes	<p>Les effets cumulés : l'identification des effets cumulés suppose l'analyse des effets issus des interactions de la mise en compatibilité du PLU avec l'évolution de l'occupation du sol induite par d'autres projets de transport ou d'autres projets d'aménagement.</p>

4.4.3.2 L'occupation du sol

La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE induit des adaptations du règlement pour les zones UA, UD et N afin de permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Elle ne présente qu'un enjeu faible concernant l'occupation des sols.

Les évolutions apportées au règlement du PLU n'ouvrent des droits à construire que pour les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » ; la mise en compatibilité ne porte donc bien que sur les éléments du projet.

La mise en compatibilité ne change pas les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU et ne change pas l'économie générale du document. Le projet souterrain de réseau de transport public du Grand Paris traverse majoritairement des zones déjà urbanisées. Les modifications apportées afin de permettre la réalisation de la gare et des ouvrages annexes concernent majoritairement des secteurs urbains déjà constitués (zone UA et zone UD). Néanmoins, la mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE induit une extension de la zone UA sur la zone N (secteur NL), au niveau du rond-point de l'Armistice. Il s'agit, cependant, d'un secteur au caractère routier et urbain affirmé et où les sols sont déjà artificialisés. L'impact de la mise en compatibilité restera donc très limité sur ce secteur et ne remet pas en cause la vocation du secteur NL.

Les modifications apportées ne génèrent en conséquence aucune urbanisation d'espaces naturels inconstructibles auparavant.

La mise en compatibilité réduit la superficie d'un terrain cultivé à protéger en milieu urbanisé (zone UDa), sans pour autant remettre en cause la vocation de coupure d'urbanisation de ce secteur puisqu'il accueillera un ouvrage annexe sans élévation. L'emprise de cette inscription graphique sera réduite de 1 100 m². Les ajustements réglementaires sont donc restés limités et ne remettent pas en cause la vocation des différentes zones. **Ainsi, les modifications apportées n'ont pas d'effets négatifs notables sur l'environnement.**

4.4.3.3 La santé humaine

La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE n'induit pas d'effets sur la santé humaine et ne présente donc pas d'enjeu particulier pour cette thématique.

Les impacts potentiels du métro sur la santé concernent principalement les pollutions atmosphériques, le bruit et les accidents de la route.

- **En matière d'accidents de la route :** les modélisations en matière de mobilité effectuées dans le cadre de l'étude d'impact du projet montrent que la mise en service du Grand Paris Express induira une diminution du trafic routier. Cette diminution aura pour effet corollaire une diminution du nombre d'accidents de la route.
- **En matière de bruit et de nuisances sonores :** en insertion souterraine, le métro n'aura que peu d'impacts sonores du moment que les vibrations sont bien traitées. La ventilation nécessaire aux tunnels est une source de bruit non négligeable, mais elle peut être facilement maîtrisée.
- **En matière de pollution atmosphérique :** La pollution atmosphérique a un effet direct sur la santé. A l'échelle du projet, l'étude d'impact montre que la réalisation du Grand Paris Express modifiera les conditions de déplacement dans la zone agglomérée, induisant une baisse globale du trafic routier et de la congestion ; cet effet, conjugué à l'évolution naturelle du parc roulant vers des véhicules plus propres, va entraîner une baisse des émissions des polluants associées au trafic routier.

Ainsi, l'évolution du document d'urbanisme pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport du Grand Paris n'induit pas d'impacts négatifs sur la santé des habitants.

4.4.3.4 L'air et le climat

La mise en compatibilité en tant que telle n'a pas d'incidences sur la qualité de l'air et le climat : l'évolution du droit du sol n'induit pas d'occupation du sol émettant des gaz à effet de serre.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme permet cependant la réalisation d'un projet structurant de transport en commun qui contribuera à la diminution de la place accordée à l'automobile ainsi qu'à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, le secteur des transports contribue à une grande partie des émissions de nombreux polluants, notamment les oxydes d'azotes (NOx) (53 % des émissions totales) et les particules fines (PM10) (25 % des émissions totales).

Le réseau du métro du Grand Paris constitue donc un enjeu primordial dans la réduction des émissions de polluants atmosphériques, la limitation du phénomène de réchauffement climatique et le respect des objectifs de la Région, inscrits notamment dans le PDUIF en cours de révision, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), le Plan Régional de la Qualité de l'Air et le projet de Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) d'Ile-de-France.

4.4.3.5 La population

La mise en compatibilité en tant que telle n'a pas d'incidences sur l'évolution de la population de la commune : les évolutions du droit du sol induites par la mise en compatibilité du document pour permettre la réalisation du projet ne sont pas de nature à accroître ou à diminuer les zones du PLU destinées à de l'habitation. En effet, elles n'ouvrent de nouveaux droits à construire que pour les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » et n'ont pas pour objet de permettre la création de nouveaux logements et donc d'entraîner une potentielle hausse de la population.

Par ailleurs, la mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE ne remet pas en cause les objectifs d'évolution démographique fixés par la commune dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Elle ne présente donc qu'un enjeu faible concernant la population.

4.4.3.6 La diversité biologique, la faune et la flore

La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE n'a pas d'effets négatifs notables sur la diversité biologique.

Aucune des adaptations réglementaires nécessaires pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris ne concerne une composante paysagère identifiée et préservée au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme. Le secteur NL de la zone N permettait déjà les constructions et aménagements liés aux équipements d'intérêt public. La réduction de 710 m² de l'emprise d'un terrain cultivé à protéger ne remet pas en cause la vocation de l'ensemble du secteur, classé par ailleurs en zone urbaine (UDa) et permet le maintien d'une coupure d'urbanisation dans ce quartier, les ouvrages annexes étant sans élévation.

4.4.3.7 Les sols

La pédologie et la géologie

La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE, intervient sur des espaces déjà artificialisés (zones urbanisées ou terrains cultivés en milieu urbain dense), ne présentant pas d'intérêt pédologique particulier. Elle ne remet donc pas en cause la nature de l'occupation des sols autorisée dans le PLU en vigueur. **Ainsi, l'évolution du document d'urbanisme n'induit pas de perte de sols naturels.**

Les sols pollués

L'évolution du PLU afin de permettre les différents éléments du projet concerne des zones situées en milieu urbanisé où existent des entreprises susceptibles de polluer le sol.

Le fonctionnement des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris n'est pas susceptible d'engendrer un risque de pollution du sol. **Ainsi, la mise en compatibilité du PLU n'a pas a priori d'incidences sur les sols pollués.**

Néanmoins, seules les études de sol préparatoires aux travaux permettront de confirmer ou d'infirmer le risque de présence de sols pollués. En cas de pollution des sols, les études techniques permettront de caractériser et de quantifier le volume de terres polluées à excaver et à traiter. En cas de pollution avérée, le maître d'ouvrage établira un plan de gestion, ainsi qu'une Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires pour les espaces du réseau de transport destinés à accueillir du public.

4.4.3.8 L'eau

La mise en compatibilité du PLU n'a pas d'impacts négatifs sur la géologie et l'hydrogéologie ni sur le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Les huit défis du SDAGE ont bien été pris en compte dans le document (cf. 4.4.2.10 L'eau).

Eaux superficielles

En l'absence de cours d'eaux existants à l'échelle de la commune, et en l'absence d'artificialisation d'espaces naturels entraînant une modification des conditions locales d'écoulement des eaux et de fonctionnement du réseau hydrique, l'évolution du document d'urbanisme n'a pas d'incidences négatives sur les eaux superficielles.

Hydrogéologie

Le projet s'inscrira en cohérence avec le SDAGE et ne remet pas en cause l'hydrogéologie sur le territoire communal. La mise en compatibilité n'induit donc pas non plus de menace sur l'hydrogéologie.

Captages d'eau

Aucun captage d'eau potable ou périmètre de protection de captage n'étant recensé à proximité des secteurs concernés par la mise en compatibilité, la mise en compatibilité du PLU n'aura pas d'incidences sur l'alimentation en eau potable et sur la pérennité de la ressource en eau.

Eaux pluviales et zones inondables

La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE n'est pas concernée par des Plans de Prévention des Risques d'Inondation approuvés ou prescrits et n'a pas d'incidence sur le risque d'inondation.

La mise en compatibilité n'a également pas d'effet négatif sur le risque inondation par remontée de nappe. Les constructions en sous-sol étaient déjà autorisées par le règlement du PLU.

4.4.3.9 Le patrimoine culturel, architectural et archéologique

Le patrimoine culturel

La commune de LA COURNEUVE n'est concernée par aucun monument historique, ni sites classés ou inscrits.

Le patrimoine archéologique

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris traverse des zones de présomption archéologique. La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE n'induit pas d'effets négatifs, les constructions en sous-sol étant déjà autorisées dans le PLU.

En raison de la sensibilité archéologique des différents territoires concernés, le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera soumis aux procédures d'archéologie préventive.

4.4.3.10 Le paysage

La mise en compatibilité du document d'urbanisme n'aura pas d'incidences notables sur le paysage :

- La mise en compatibilité pour permettre la réalisation des différentes composantes du projet (infrastructure courante souterraine, ouvrages techniques annexes, gare et ses emprises souterraines) concerne la zone UA et la zone UD, déjà urbanisées. Ainsi l'implantation du projet ne soulève pas d'incohérence avec la destination de ces zones.
- L'extension de la zone UA sur la zone N sur une emprise de 2 200 m² n'induit pas d'effets notables sur le paysage, l'emprise de la zone N concernée correspondant au carrefour des Six Routes, emprise déjà artificialisée.

4.4.3.11 Les risques

La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE n'induit aucune réduction de protections existantes édictées en raison des risques et des nuisances et respecte les dispositions des servitudes d'utilité publique. Les éléments constitutifs du projet prévus à LA COURNEUVE, ainsi que leur localisation, ne sont pas de nature à générer de graves risques de nuisances.

Les risques liés à la dissolution du gypse antéludien

La commune de LA COURNEUVE est concernée par un Plan de Prévention des Risques Naturels liés à la présence d'anciennes carrières. Celui-ci a été instauré par arrêté préfectoral en date du 18 avril 1995, en application de l'article R. 111-3 du Code de l'Urbanisme. Le périmètre du PPR couvre uniquement l'extrémité Sud de la commune qui n'est pas concernée par le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le risque lié au retrait-gonflement des argiles

La commune est incluse dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques liés aux phénomènes de retrait-gonflement des argiles, prescrit le 23 juillet 2001. La carte des aléas relative au retrait et au gonflement des argiles, élaborée par le BRGM dans le cadre du projet de PPR localise la commune de LA COURNEUVE en zone d'aléas moyens faibles.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

L'aménagement des ouvrages annexes et de la gare prévus sur le territoire communal devra tenir compte des dispositions constructives particulières et des recommandations du dossier départemental des risques majeurs afin de tenir compte de cette problématique.

Les ICPE

La commune est concernée par la présence d'un établissement classé SEVESO seuil bas.

Cependant, la mise en compatibilité ne générant pas de servitudes encadrant l'urbanisation du fait de risques technologiques, la mise en compatibilité du PLU n'est pas concernée par cette thématique.

La présente mise en compatibilité du PLU n'induit aucune augmentation du risque lié à la présence d'ICPE, celles-ci étant déjà autorisées dans le document d'urbanisme dans la mesure où elles n'étaient pas interdites dans les zones d'implantation du projet. Elle n'a donc pas d'effet négatif.

Les servitudes

La section courante de l'infrastructure en souterrain traverse :

- une servitude aéronautique de dégagement ;
- une zone ferroviaire ;
- une zone de protection des installations sportives ;
- un faisceau hertzien ;
- une zone de voisinage de cimetière ;
- une canalisation de gaz.

Les ouvrages techniques annexes sont également concernés par les servitudes aéronautiques de dégagement, la zone ferroviaire et la faisceau hertzien. Sans élévation, ces ouvrages n'auront aucun impact sur ces servitudes d'utilité publique.

La gare de La Courneuve « Six Routes » est également impactée par la servitude aéronautique de dégagement et la zone de voisinage de cimetière.

La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE n'ouvre de droits à construire que pour le réseau de transport public du Grand Paris, et non pour tout autre objet qui pourrait remettre en cause les servitudes citées.

Le projet, ainsi que l'évolution du droit du sol proposée pour assurer la mise en compatibilité du document d'urbanisme, sont conformes aux dispositions issues des servitudes d'utilité publique en vigueur sur le territoire communal.

4.4.3.12 Le bruit

La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE ne présente qu'un enjeu faible par rapport à la thématique du bruit.

En insertion souterraine, le projet de métro n'aura que peu d'impacts sonores du moment que les vibrations sont bien traitées. La ventilation nécessaire aux tunnels peut constituer une source de bruit non négligeable, mais elle peut être facilement maîtrisée par différentes solutions anti-bruit (de type silencieux, grilles acoustiques, murs anti-bruit, capotages sur les équipements). Lors des phases d'études de définition du projet (phase avant-projet et phases ultérieures), la réalisation d'une étude acoustique spécifique à chaque site permettra d'identifier, si besoin, les dispositifs spécifiques permettant d'assurer le respect de la réglementation en matière de bruit vis-à-vis du voisinage.

Seuls quatre ouvrages techniques annexes et la gare de La Courneuve « Six Routes » seront réalisés en émergence. Ces différents éléments s'inscrivent dans un contexte déjà fortement urbanisé et bruyant (zone d'activités, proximité de l'autoroute et de la voie ferrée). Le projet ne devra pas augmenter les nuisances sonores constatées et respecter les seuils en vigueur.

4.4.3.13 Les effets cumulés avec d'autres projets connus**Les effets cumulés avec d'autres projets de transport**

Le territoire de la commune de LA COURNEUVE est concerné par le projet de création de la Tangentielle Légère Nord (TLN). Le projet de TLN prévoit la création d'une gare « Dugny-La Courneuve », dans le cadre d'une liaison de rocade qui reliera à terme Sartrouville à Noisy-le-Sec en utilisant des emprises accolées aux voies de la grande ceinture ferroviaire.

Le projet de TLN a fait l'objet d'une enquête préalable à déclaration d'utilité publique en 2006, incluant un dossier de mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE, et a été déclaré d'utilité publique en 2008. Ce projet est entré en phase chantier, avec un début des travaux préparatoires en 2010.

Le projet du réseau de transport du Grand Paris sera en correspondance avec la Tangentielle Légère Nord au Bourget. Il intégrera les dispositions nécessaires pour assurer une correspondance efficace entre la gare « Le Bourget RER » du métro automatique du Grand Paris et la station « Le Bourget » de la TLN. L'effet cumulé des deux projets se traduira par un effet positif d'amélioration des conditions d'accessibilité de la commune.

La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE pour permettre l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne soulève pas d'incohérences avec la mise en œuvre du projet de TLN.

Les effets cumulés avec d'autres plans ou programmes d'aménagement

La commune de LA COURNEUVE est incluse dans le périmètre du projet de Contrat de Développement Territorial (CDT) « *Territoire de la culture et de la création* ».

Le CDT est un outil partenarial défini par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Il réunit les collectivités et l'Etat et il a pour objectif de définir les objectifs et les priorités en matière « *d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels* ».

Le Contrat de Développement Territorial se structure en quatre volets, en comportant notamment les titres suivants :

- Un premier titre qui précise le territoire sur lequel se porte le contrat et présente le projet stratégique de développement durable élaboré par les parties ;

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- Un deuxième titre qui définit les objectifs et priorités dans les domaines prévus par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- Un troisième titre qui expose le programme des actions, opérations d'aménagement, projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs ;
- Un quatrième titre qui indique les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du contrat.

L'élaboration du CDT est soumise à évaluation stratégique environnementale préalable et son approbation est soumise à la procédure d'enquête publique. Les objectifs et le programme d'actions portés par les collectivités territoriales et l'Etat, permettant d'accompagner les évolutions futures de l'occupation du sol en lien avec l'amélioration des conditions d'accessibilité de la commune, ont ainsi vocation à être définies dans le cadre du CDT.

Le projet de CDT « *Territoire de la culture et de la création* » a été validé par les parties en avril 2013 et a été soumis à enquête publique en septembre-octobre 2013. Son approbation doit intervenir à l'horizon 2014.

Les objectifs du CDT relatifs à la mobilité soulignent l'importance de l'amélioration du réseau de transport en commun structurant et de la réalisation du Grand Paris Express sur le territoire du CDT. Les actions du CDT incluent explicitement la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris. Par ailleurs, le CDT est compatible avec les documents d'urbanisme communaux et supra-communaux en vigueur au sein des communes signataires et ne nécessite pas la mise en œuvre d'une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme existants.

Ainsi, la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme de LA COURNEUVE pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris s'inscrit en cohérence avec la poursuite des objectifs du CDT.

4.4.3.14 Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier les sites Natura 2000

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 de la mise en compatibilité du PLU

L'analyse des incidences potentielles de la mise en compatibilité du document sur les sites Natura 2000 présents sur la commune ou sur une commune limitrophe de celle-ci se fonde sur les éléments de méthode issus de la circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000, qui prévoit une approche en trois étapes :

1. Présentation simplifiée de l'activité, d'une carte situant le projet d'activité par rapport aux périmètres des sites Natura 2000 les plus proches et d'un exposé sommaire mais argumenté des incidences que le projet d'activité est ou non susceptible de causer à un ou plusieurs sites Natura 2000. Cet exposé argumenté intègre nécessairement une description des contraintes déjà présentes (autres activités humaines, enjeux écologiques, etc.) sur la zone où devrait se dérouler l'activité.
2. L'exposé argumenté cité au 1. ci-dessus identifie le ou les sites Natura 2000 pouvant être affectés en fonction de la nature et de l'importance de l'activité, de la localisation de l'activité à l'intérieur d'un site ou à sa proximité, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques des habitats et espèces des sites concernés, etc.

3. Une analyse des différents effets de l'activité sur le ou les sites : permanents et temporaires, directs et indirects, cumulés avec ceux d'autres activités portées par le demandeur.

L'analyse des incidences

Le Parc départemental Georges Valbon

Le tableau ci-après recense les menaces potentielles pesant sur les espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » :

Espèce	Menaces potentielles identifiées par le DOCOB	Effets induits par la mise en compatibilité du document d'urbanisme
Blongios nain	Variations des niveaux d'eau, pollutions accidentelles de l'eau, dérangement et prédation	Néant, la mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE, par les caractéristiques et la localisation des évolutions du droit du sol qu'elle génère n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).
Bondrée apivore	Dérangement, travaux d'entretien et d'aménagement, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire	
Butor étoilé	Dérangement, pollutions accidentelles des plans d'eau.	
Gorgebleue à miroir	Dérangement, pollutions accidentelles des lacs et étangs..	
Hibou des marais	Dérangement. La régression des friches est un facteur défavorable à la présence du Hibou des marais en halte migratoire.	
Martin-pêcheur d'Europe	Pollutions de l'eau, dérangement, travaux d'entretien et d'aménagement.	
Pic noir	Travaux d'entretien et d'aménagement sylvicoles, dérangement.	
Pie-grièche écorcheur	Dérangement.	
Sterne pierregarin	Les pollutions accidentelles des eaux des plans d'eau et des rivières qui limitent la ressource alimentaire disponible. La variation du niveau de l'eau entre mai et août. Le dérangement et les risques de prédation (promeneurs, chiens, rats..).	

Tableau des menaces potentielles pesant sur les espèces d'oiseaux inscrits à l'Annexe I de la Directive « Oiseaux »

Comme indiqué précédemment, les plus forts enjeux constatés dans le parc départemental Georges Valbon concernent les milieux humides avec le Blongios nain, le Butor étoilé, le Gorgebleue à miroir, le Martin-pêcheur et le Sterne. Des enjeux moyens peuvent néanmoins être également identifiés dans les milieux ouverts pour la Bondrée apivore et la Pie-grièche.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE n'a pas d'incidences sur ces sites. Le projet de réseau de transport du Grand Paris ne traverse pas le parc départemental Georges Valbon et ne se situe pas à proximité immédiate. Enfin, la mise en compatibilité ne modifie pas l'occupation du sol dans ces sites.

D'autre part, les adaptations apportées au PLU concernent des zones déjà urbanisées ou constructibles, ce qui signifie qu'à ces endroits les adaptations effectuées n'ont pas consisté en l'ouverture de nouveaux droits à construire. Les adaptations faites aux règlements de ces zones visent uniquement à autoriser l'implantation d'une gare et des ouvrages annexes adaptée au projet au sein de la parcelle concernée. Elles n'ont donc pas d'incidences sur les sites du parc départemental Georges Valbon.

De même, aucune modification du plan de zonage n'a été effectuée conduisant à réduire l'emprise d'une zone non urbanisée à proximité de ces sites.

Enfin, les adaptations effectuées sur le document d'urbanisme de LA COURNEUVE n'accentuent pas les menaces qui pèsent sur les différentes espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » présentes sur le site, que sont la pollution de l'eau, les travaux d'aménagement des berges, l'assèchement des mares, le dérangement (en période de nidification ou de reproduction), l'exploitation des gros bois favorables à l'espèce et le rajeunissement du peuplement forestier.

Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE sur le parc départemental Georges Valbon peuvent être considérées comme nulles.

Synthèse des différents sites

L'ensemble des autres sites Natura 2000 existants en Seine-Saint-Denis sont situés à plus de 6 km des limites communales de LA COURNEUVE ; en conséquence, au regard de la nature de l'évolution du droit du sol apportée par la mise en compatibilité, les incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE sont considérées comme nulles.

La mise en compatibilité respectera les objectifs de développement durable du DOCOB central de la ZPS « Sites de la Seine-Saint-Denis », induits par les enjeux de conservation et menaces pesant sur les différentes espèces indiquées à l'annexe I de la directive « Oiseaux » et recensées sur les différents sites.

Il convient de souligner que la mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE ne remet pas en cause ces différents points. En effet, celle-ci concerne en premier lieu des zones déjà densément urbanisées. Aucune extension de zone urbaine n'est envisagée dans le cadre de cette mise en compatibilité, ce qui est conforme aux objectifs listés dans le DOCOB. La mise en compatibilité n'a donc, dans le cas des zones urbaines, aucune incidence sur les différents sites Natura 2000 étudiés.

La cohérence de la MECDU avec l'étude d'incidences au titre de Natura 2000 du projet

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 pour le projet est présentée en pièce G du dossier d'enquête publique, au sein du dossier d'étude d'impact, qui présente pour la phase chantier comme pour la phase d'exploitation, les mesures d'évitement et de réduction permettant d'aboutir à l'absence d'effets significatifs du projet sur les sites Natura 2000.

4.4.4 Motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement

Le processus de choix du projet et d'analyse des différents scénarios de localisation des gares sont présentés en détail dans la pièce D du dossier d'enquête publique (« Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants »).

Les principes de localisation des gares et du tracé ont été définis par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par décret le 24 août 2011. L'évaluation environnementale du projet, la recherche des zones de pôles générateurs de trafic et la volonté de développer les liens intermodaux ont permis d'établir la structure globale du projet.

L'analyse et le traitement des différentes contraintes rencontrées le long du tracé ont parfois nécessité un recalage de l'implantation des gares, avant la validation du choix présenté dans le dossier d'enquête publique. Ainsi, le tracé retenu et l'implantation des gares des tronçons résultent d'une évolution itérative entre l'évaluation environnementale, la thématique des gares et la thématique du tracé.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme permet de transposer en droit du sol la localisation prévue des composantes de l'infrastructure de transport du Grand Paris. La mise en compatibilité reflète donc la logique générale de prise en compte de l'environnement qui a alimenté la conception du projet.

Pour la mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE, cette logique suppose :

- De ne pas remettre en cause l'économie générale du document et de ne pas modifier les orientations du PADD ;
- D'implanter les émergences du réseau (gare et ouvrages annexes) dans des espaces déjà urbanisés ;
- De ne pas réduire d'Espace Boisé Classé ;
- De ne pas réduire des protections édictées en raison des risques de nuisance ;
- De ne pas générer de graves risques de nuisances.

4.4.5 Présentation des mesures d'évitement, de réduction ou compensation

La démarche d'évaluation environnementale suppose d'accompagner en continu l'élaboration technique du projet et l'adaptation du droit du sol afin que celui-ci soit compatible avec la réalisation du projet.

Cette démarche suppose une approche progressive visant en priorité à éviter les incidences significatives sur l'environnement, afin de supprimer les effets négatifs de l'évolution du document d'urbanisme, à réduire les incidences négatives qui ne peuvent être évitées, et seulement en dernier recours à compenser les incidences qui n'ont pu être évitées ou réduites.

Cette logique, appliquée à la définition et la localisation des éléments de l'infrastructure de transport, se retrouve logiquement dans les choix effectués pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

4.4.5.1 Les mesures d'évitement

A l'échelle de la commune, la logique d'évitement a notamment conduit à n'implanter aucun élément de l'infrastructure au sein d'un site Natura 2000 et à retenir les méthodes de réalisation les plus adaptées à proximité d'un site Natura 2000.

En conséquence, la mise en compatibilité du PLU de LA COURNEUVE n'induit aucune évolution du droit du sol de nature à faire évoluer les caractéristiques de l'occupation du sol des sites concernés.

4.4.5.2 Les mesures de réduction ou de compensation

En l'absence d'effets négatifs notables sur l'environnement du fait de l'évolution du droit du sol pour permettre le projet, aucune mesure de réduction ou de compensation n'est nécessaire.

4.4.6 Définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement, afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées

Le PLU de LA COURNEUVE n'est pas doté d'indicateurs de suivi.

Par ailleurs, la mise en place d'indicateurs de suivi ne semble pas pertinente dans le cadre de l'évaluation environnementale d'une mise en compatibilité de document d'urbanisme, qui est par définition une procédure ponctuelle d'évolution du document d'urbanisme, visant à permettre l'implantation pérenne d'une infrastructure.

4.4.7 Résumé non technique

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris prévoit une insertion en souterrain de ses tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel. Ces tronçons du réseau constitueront la future Ligne 16 du réseau, incluant un tronçon commun avec la future Ligne 17 (entre les gares « Saint-Denis Pleyel » et « Le Bourget RER »), ainsi que le prolongement de la Ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel.

Du fait de son insertion en souterrain et du caractère majoritairement urbanisé des communes desservies, les adaptations du droit du sol qui sont nécessaires pour permettre l'implantation du projet demeurent limitées. En effet, la mise en compatibilité nécessaire pour permettre le projet ne remet pas en cause les orientations du projet d'aménagement et de développement durables lorsqu'il existe, ni l'économie générale du document.

Ainsi, les adaptations proposées dans le règlement des zones concernées se limitent à lever les points d'incompatibilité liés notamment :

- aux articles 1 et 2, afin de ne pas interdire l'implantation de l'infrastructure de transport ou de ses composantes ;
- aux articles 6 et 7 afin de ne pas imposer des règles de recul des constructions incompatibles avec l'insertion des émergences de l'infrastructure de transport ;
- aux articles 9 et 13, afin de ne pas imposer pour les parcelles concernées des espaces libres de toute construction incompatibles avec les spécificités techniques des émergences de l'infrastructure de transport ;
- à l'article 10 afin de ne pas imposer des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

- à l'article 12 afin d'évaluer le nombre de places de stationnement à créer en fonction des besoins et afin de ne pas imposer des normes de stationnement incompatibles avec le projet.

L'analyse effectuée souligne que les évolutions apportées au document d'urbanisme communal pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris s'inscrivent en cohérence avec les objectifs de préservation de l'environnement de l'ensemble des autres plans et programmes en vigueur ou en cours d'approbation.

Au regard du caractère déjà fortement urbanisé du territoire traversé, de l'état initial de l'environnement du territoire de la commune, de la localisation des sites Natura 2000 et de leurs enjeux de conservation, ainsi que des évolutions limitées apportées au droit du sol, l'analyse des incidences sur l'environnement permet de conclure à l'absence d'effets notables sur l'environnement générés par la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

En l'absence d'effets notables sur l'environnement découlant de l'évolution du droit du sol, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme ne génère pas de mesures de réduction ou de compensation.

4.4.8 Description de la méthodologie

Différentes sources ont été utilisées pour réaliser cette évaluation environnementale :

- Décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, dont les dispositions sont codifiées au sein de l'article R. 121-16 du Code de l'Urbanisme.
- PLU de LA COURNEUVE approuvé le 7 février 2008.
- Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé en 1994 et dont la procédure de révision a été approuvée par décret le 27 décembre 2013.
- Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) approuvé en 2000 et en cours de révision, le projet de PDUIF révisé intégrant le projet de réseau de transport public du Grand Paris.
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie.
- Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de l'Ile-de-France (SRCAE) en cours d'élaboration.
- Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) approuvé en novembre 2009.
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) adopté le 21 octobre 2013.
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU IdF) :
 - Mode d'Occupation des Sols (MOS).
 - Plan des sites et monuments.
- Observatoire Régional de la Santé (ORS) d'Ile-de-France.
- Association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France (Airparif).
- Météo France.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE).
- Bases de données Basol (Ministère en charge de l'environnement) et Basias (Bureau de Recherches Géologiques et Minières – BRGM).
- Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM).
- Code du Patrimoine.
- Services de l'Etat en Seine-Saint-Denis : Risques naturels et technologiques en Seine-Saint-Denis.
- BRGM : Aléas, risques naturels et technologiques.
- Directive européenne n° 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses, dite directive SEVESO, transposée notamment par l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs liés aux ICPE.
- Site Géoportail93.fr : carte de bruits.
- Documents d'objectifs (DOCOB) Natura 2000 « *Sites de la Seine-Saint-Denis* ».
- Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN).

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1.

**Rapport de présentation
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*

- pollution des sols, bruit des infrastructures de déplacement et pollution de l'air, éventuellement nuisances générées par l'habitat (plomb) ;
- eau et mise en œuvre d'une gestion alternative d'assainissement des eaux pluviales ;
- transports et déplacements doux, impactant le cadre de vie (attractivité, accès à la nature...);
- structure du tissu urbain, son renouvellement, sa densification, en relation avec la question des pollutions et des énergies renouvelables ;
- biodiversité.

Les aspects relatifs au patrimoine architectural et urbain sont présentés dans le diagnostic du rapport de présentation.

3.2. Prise en compte du réseau NATURA 2000 :

La prise en compte des espèces protégées est obligatoire (loi du 10 juillet 1976). Préserver les espèces sauvages, c'est avant tout protéger et gérer les habitats essentiels à leur vie et à leur reproduction. Le réseau NATURA 2000, par sa mise en place, concourt à cette protection. Sa spécificité consiste dans la recherche collective d'une gestion équilibrée et durable des milieux naturels qui tient compte des préoccupations économiques et sociales.

L'intégration d'un site au sein du réseau NATURA 2000 n'entraîne pas la limitation des activités, pour autant qu'elles demeurent compatibles avec le maintien de l'environnement et n'affectent pas l'intégrité de la zone, des habitats naturels ou les objectifs de conservation des espèces.

Le réseau Natura 2000 est composé de sites désignés spécialement par chacun des Etats membres en application des directives européennes « Oiseaux » de 1979 et « Habitats » de 1992. Il est donc composé de deux types de sites :

- Sites éligibles au titre de la Directive Oiseaux (CEE/79/409) : Zones de Protection Spéciale (ZPS) ;
- Sites éligibles au titre de la Directive Habitats (CEE/92/43) : Site d'Intérêt Communautaire (SIC).

En France, chaque site doit faire l'objet d'un document d'objectif (DOCOB), document cadre, non opposable aux tiers, qui définit l'état initial du site, les orientations de gestion et de conservation, les modalités de leur mise en œuvre et l'estimation des coûts induits. L'objectif est d'atteindre un équilibre entre la préservation de la biodiversité et les activités humaines.

Dans le cadre de ZPS, l'évaluation des incidences doit de plus être attentive aux impacts indirects, et à l'évolution des territoires proches qui peuvent être nécessaires au maintien des populations aviennes concernées (notamment pour les rapaces qui ont de vastes territoires de chasse).

▪ Rappel des documents et servitudes qui s'imposent au PLU :

Un certain nombre de documents et des servitudes d'utilité publique s'imposent par ailleurs au PLU ou lui sont liés par un rapport de compatibilité ou de conformité. Parmi ceux qui concernent le plus directement l'environnement sur lesquels les incidences des orientations du plan sont évaluées, il convient de citer :

Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF) de 1994 est opposable au PLU. Cependant l'évaluation tient aussi compte du projet de révision du SDRIF« arrêté » par le Conseil régional le 15 février 2007. Répondant aux défis d'égalité, d'adaptabilité et de dynamisme, il s'attache à développer la solidarité territoriale, la sécurité environnementale et l'efficacité économique, la maîtrise des mobilités, garantes de la qualité de vie de ses habitants comme de son rayonnement international. Avec des objectifs soutenus de densité urbaine, de qualité du cadre de vie par des équipements adaptés et un nouveau schéma des transports, il définit pour chaque grand territoire les objectifs à moyen et long terme. Le faisceau Est intégrant La Courneuve sera organisé en des pôles économiques et résidentiels attractifs, construits autour de

pôles multimodaux, reliés par une « coulée » verte et ponctué d'espaces de nature, comme le parc de La Courneuve.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE) approuvé par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France du 20 septembre 1996. Il concerne 17 millions d'habitants, répartis sur un territoire de 100 000 km², soit huit régions, 25 départements et 9 000 communes. Le SDAGE fixe les orientations d'une gestion globale et équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques, et concourt, par sa mise en œuvre, à l'aménagement du territoire et au développement durable du bassin Seine-Normandie. Ce schéma a force de droit. Les programmes et les décisions de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics nationaux ou locaux doivent être rendus compatibles avec ses dispositions quand ils concernent le domaine de l'eau. En Ile-de-France, le SDAGE du bassin Seine-Normandie met l'accent sur quatre orientations fortes : préserver l'alimentation en eau, lutter contre les inondations, traiter les eaux usées et protéger les milieux naturels.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (arrêté inter préfectoral d'approbation du 15 décembre 2000) qui définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement. Il fixe des objectifs, établit une méthode et une organisation, détermine les principaux chantiers à mener et prévoit des financements. Les mesures proposées ont pour but d'améliorer les transports collectifs, de favoriser les modes de déplacements " doux " - vélo et marche à pied - et ainsi de diminuer le trafic automobile. Il est localement décliné dans le PLD (Plan Local de Déplacements) de Plaine Commune, en cours d'élaboration, dont l'enquête publique débute le 23 octobre 2007, et à ce titre, non encore opposable au PLU.

Le classement acoustique des infrastructures terrestres sur le territoire du Département de Seine-Saint-Denis, approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2000

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) - juillet 2006 – Préfecture de Région

Le Plan Régional de la Qualité de l'Air en Île-de-France (PRQA) – mai 2000, en cours de révision – Conseil Régional

Le Dossier départemental des risques majeurs, approuvé par arrêté préfectoral du 27 octobre 2000.

Le Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de Seine-Saint-Denis, approuvé par arrêté préfectoral du 24 mars 1997, révisé en avril 2003.

Plan Régional de Santé Publique (PRSP) – mai 2006 – Préfecture de Région, Direction Régionale des Affaires sanitaires et sociales (DRASS)

Plan Régional Santé Environnement (PRSE) – septembre 2006 – Préfecture de Région – DRASS, Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE), Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (DRTEFP)

9.4. Une infrastructure métropolitaine de Transports en Commun

La Courneuve est desservie par la ligne de RER B (la Gare Aubervilliers-La Courneuve), qui la connecte à Paris-Gare du Nord (correspondances Métro lignes 4 et 5 et RER lignes D et E) d'une part et à l'aéroport de Roissy- CDG et Zone de fret d'autre part. La ligne n° 7 du métro, La Courneuve - Mairie d'Ivry, a son terminus aux Quatre Routes (place du 8 mai 1945).

Le tramway T1 circule depuis les années 1990 sur la RN 186 entre Saint Denis et Bobigny. Son prolongement a été réalisé jusqu'à Noisy-le-Sec. Il est projeté à moyen terme à l'Ouest vers Asnières-Gennevilliers, puis jusqu'à la Défense et à l'Est vers Les Lilas-Montreuil et le Val de Fontenay.

La gare RER B Aubervilliers-La Courneuve

Elle est inscrite en tant que pôle PDU régional. Le contrat de pôle est en cours d'élaboration. Il n'y a pas de station de correspondance directe entre le tram et le RER.

Les modes d'accès à la gare sont les suivants :

- 55% en marche à pied ;
- 40% en bus ;
- 5% en véhicule personnel .

(source : Étude du pôle d'échange de la Courneuve - Aubervilliers).

Le projet « virgule » devrait favoriser une fréquence plus importante et une accessibilité de la gare pour les personnes à mobilité réduite.

Le projet de prolongement de la ligne 12 (desserte des stations Proudhon-Gardinoux et Pont de Stains, puis Mairie d'Aubervilliers en 2010-12), relance la question de son prolongement jusqu'à la Gare de RER, lui conférant ainsi une dimension multimodale plus avantageuse pour la desserte des zones d'emplois du bassin des Portes d'Aubervilliers et la Villette et du Nord Est Parisien.

11 lignes de bus et deux lignes noctilien desservent la commune.

5 lignes de bus desservent le pôle gare Aubervilliers La Courneuve :

- la ligne mobilien 143 en rocade (La Courneuve / Aubervilliers – gare de Rosny-sous-Bois) assure environ 15 passages en heure de pointe ;
- la ligne mobilien 150 (Pierrefitte / Stains – porte de la Villette) assure environ 23 passages en heure de pointe ;
- la ligne 249 (Dugny centre ville – porte des Lilas) assure 15 passages environ en heure de pointe ;
- la ligne 250 (Gonesse – Fort d'Aubervilliers) assure environ 7 passages en heure de pointe ;
- la ligne 256 (gare d'Enghien-les-Bains – gare La Courneuve Aubervilliers) assure environ 8 passages en heure de pointe.

Deux autres lignes mobiliens desservent La Courneuve :

- la ligne 152 (Gonesse - Blanc Mesnil - porte de la Villette) ;
- la ligne 173 (Porte de Clichy / La Courneuve 8 mai 1945).

Les lignes noctilien N42 (gare de l'Est –Aulnay Garonor) et N43 (gare du Nord - gare de Sarcelles) traversent le secteur.

La ligne 302 en terminus aux Six Routes permet une liaison directe vers Paris jusqu'à la Gare du Nord en passant par la Plaine et l'Avenue Wilson.

Le tramway T1

Il passe sur la N186 à proximité des grands ensembles collectifs des 4000 Nord et Sud et traverse toute la ville d'Est en Ouest. Il permet l'accès à la station la Courneuve 8 mai 1945 de la ligne 7 du métro. Sept stations desservent le territoire de la commune (dont une en limite de Saint-Denis à l'Ouest et une autre en limite de Drancy à l'Est).

Le pôle du 8 Mai 45

Il est inscrit en pôle PDU régional et l'étude prévoit une amélioration des échanges Métro – Tram et Bus, ainsi qu'un réaménagement des quais de la gare de Bus. Une étude de requalification de la RN2 est parallèlement conduite par la DDE.

Le trafic du tramway n'a fait qu'augmenter ces dernières années. Les modes d'accès à la station de métro se font essentiellement à pied (39.5%), par les bus (30%) et le tramway (27.4%). Le métro attire un trafic de 14 500 entrants / jour. Le tramway a un trafic de 19 000 montants-descendants / jour, ce qui en fait la première station de la ligne T1 en terme de trafic (Source : Etude RATP).

Le pôle d'échanges du 8 mai 1945 est un site idéal d'interconnexion multimodal Bus-Métro, Bus-Tramway, Tramway-Métro.

Le pôle d'échanges accueille :

- 1 station de métro en terminus de la ligne 7 La Courneuve-8 mai 1945 / Mairie d'Ivry-Villejuif-Louis Aragon (RATP) ;
- 1 station de tramway de la ligne 1 Gare de Saint-Denis / Gare de Noisy-le-sec ;
- 7 lignes de bus, dont 2 lignes RATP, 4 lignes du département de Seine-Saint-Denis (93), 1 ligne des CIF. Sur les 7 lignes, 1 ligne est en passage (la 152) et les 6 autres lignes en terminus : 173, CIF 01, 607a, 607b, 609a, 609b

Le pôle d'échanges du 8 mai 1945 se situe à proximité du Fort d'Aubervilliers qui concentre lui aussi un certain nombre de lignes de bus.

Etude de pôle gare RER du Bourget

Notons enfin qu'une étude de pôle sur la gare RER du Bourget a été lancée en 2007, à laquelle la commune de La Courneuve n'est pas associée malgré son vœu.

9.5. Les circulations douces

▪ Les déplacements locaux :

La Courneuve, dont l'urbanisation s'est accéléré au cours du XX^{ème} siècle, présente la physionomie d'une ville en train de se faire, à l'état « natif », et en mutation constante.

Son paysage urbain a été fortement marqué, physiquement et symboliquement, par la présence d'une forte densité de logements sociaux dont la restructuration a été entamée au cours des années 80, notamment par des démolitions et des ouvertures de rues et de parcours piétons (rue Saint-Just et quartier de l'Orme Seul).

Du fait de sa structuration récente la ville n'hérite pas d'une tradition codifiée d'espaces publics, dédiés à l'urbanité et aux échanges sociaux, mais d'espaces publics voués aux déplacements routiers rapides (transit, dessertes de secteurs industriels, circulation de poids lourds).

De surcroît, les ensembles de logements sociaux, regroupés sur de grandes enclaves d'occupation monofonctionnelle, ont redoublé les effets de barrière produits par les infrastructures et les vastes emprises de l'industrie.

Les liaisons avec l'équipement majeur qu'est le parc de La Courneuve sont très limitées. L'accès au Parc s'effectue par la RN 301, dont les aménagements routiers sont particulièrement inhospitaliers aux piétons et aux cyclistes.

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*

- pollution des sols, bruit des infrastructures de déplacement et pollution de l'air, éventuellement nuisances générées par l'habitat (plomb) ;
- eau et mise en œuvre d'une gestion alternative d'assainissement des eaux pluviales ;
- transports et déplacements doux, impactant le cadre de vie (attractivité, accès à la nature...);
- structure du tissu urbain, son renouvellement, sa densification, en relation avec la question des pollutions et des énergies renouvelables ;
- biodiversité.

Les aspects relatifs au patrimoine architectural et urbain sont présentés dans le diagnostic du rapport de présentation.

3.2. Prise en compte du réseau NATURA 2000 :

La prise en compte des espèces protégées est obligatoire (loi du 10 juillet 1976). Préserver les espèces sauvages, c'est avant tout protéger et gérer les habitats essentiels à leur vie et à leur reproduction. Le réseau NATURA 2000, par sa mise en place, concourt à cette protection. Sa spécificité consiste dans la recherche collective d'une gestion équilibrée et durable des milieux naturels qui tient compte des préoccupations économiques et sociales.

L'intégration d'un site au sein du réseau NATURA 2000 n'entraîne pas la limitation des activités, pour autant qu'elles demeurent compatibles avec le maintien de l'environnement et n'affectent pas l'intégrité de la zone, des habitats naturels ou les objectifs de conservation des espèces.

Le réseau Natura 2000 est composé de sites désignés spécialement par chacun des Etats membres en application des directives européennes « Oiseaux » de 1979 et « Habitats » de 1992. Il est donc composé de deux types de sites :

- Sites éligibles au titre de la Directive Oiseaux (CEE/79/409) : Zones de Protection Spéciale (ZPS) ;
- Sites éligibles au titre de la Directive Habitats (CEE/92/43) : Site d'Intérêt Communautaire (SIC).

En France, chaque site doit faire l'objet d'un document d'objectif (DOCOB), document cadre, non opposable aux tiers, qui définit l'état initial du site, les orientations de gestion et de conservation, les modalités de leur mise en œuvre et l'estimation des coûts induits. L'objectif est d'atteindre un équilibre entre la préservation de la biodiversité et les activités humaines.

Dans le cadre de ZPS, l'évaluation des incidences doit de plus être attentive aux impacts indirects, et à l'évolution des territoires proches qui peuvent être nécessaires au maintien des populations aviennes concernées (notamment pour les rapaces qui ont de vastes territoires de chasse).

▪ Rappel des documents et servitudes qui s'imposent au PLU :

Un certain nombre de documents et des servitudes d'utilité publique s'imposent par ailleurs au PLU ou lui sont liés par un rapport de compatibilité ou de conformité. Parmi ceux qui concernent le plus directement l'environnement sur lesquels les incidences des orientations du plan sont évaluées, il convient de citer :

Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF) de 1994 est opposable au PLU. Cependant l'évaluation tient aussi compte du projet de révision du SDRIF « arrêté » par le Conseil régional le 15 février 2007. Répondant aux défis d'égalité, d'adaptabilité et de dynamisme, il s'attache à développer la solidarité territoriale, la sécurité environnementale et l'efficacité économique, la maîtrise des mobilités, garantes de la qualité de vie de ses habitants comme de son rayonnement international. Avec des objectifs soutenus de densité urbaine, de qualité du cadre de vie par des équipements adaptés et un nouveau schéma des transports, il définit pour chaque grand territoire les objectifs à moyen et long terme. Le faisceau Est intégrant La Courneuve sera organisé en des pôles économiques et résidentiels attractifs, construits autour de

pôles multimodaux, reliés par une « coulée » verte et ponctué d'espaces de nature, comme le parc de La Courneuve.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE) approuvé par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France du 20 septembre 1996. Il concerne 17 millions d'habitants, répartis sur un territoire de 100 000 km², soit huit régions, 25 départements et 9 000 communes. Le SDAGE fixe les orientations d'une gestion globale et équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques, et concourt, par sa mise en œuvre, à l'aménagement du territoire et au développement durable du bassin Seine-Normandie. Ce schéma a force de droit. Les programmes et les décisions de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics nationaux ou locaux doivent être rendus compatibles avec ses dispositions quand ils concernent le domaine de l'eau. En Ile-de-France, le SDAGE du bassin Seine-Normandie met l'accent sur quatre orientations fortes : préserver l'alimentation en eau, lutter contre les inondations, traiter les eaux usées et protéger les milieux naturels.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (arrêté inter préfectoral d'approbation du 15 décembre 2000) qui définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement. Il fixe des objectifs, établit une méthode et une organisation, détermine les principaux chantiers à mener et prévoit des financements. Les mesures proposées ont pour but d'améliorer les transports collectifs, de favoriser les modes de déplacements " doux " - vélo et marche à pied - et ainsi de diminuer le trafic automobile. Il est localement décliné dans le PLD (Plan Local de Déplacements) de Plaine Commune, en cours d'élaboration, dont l'enquête publique débute le 23 octobre 2007, et à ce titre, non encore opposable au PLU.

Le classement acoustique des infrastructures terrestres sur le territoire du Département de Seine-Saint-Denis, approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2000

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) - juillet 2006 – Préfecture de Région

Le Plan Régional de la Qualité de l'Air en Île-de-France (PRQA) – mai 2000, en cours de révision – Conseil Régional

Le Dossier départemental des risques majeurs, approuvé par arrêté préfectoral du 27 octobre 2000.

Le Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de Seine-Saint-Denis, approuvé par arrêté préfectoral du 24 mars 1997, révisé en avril 2003.

Plan Régional de Santé Publique (PRSP) – mai 2006 – Préfecture de Région, Direction Régionale des Affaires sanitaires et sociales (DRASS)

Plan Régional Santé Environnement (PRSE) – septembre 2006 – Préfecture de Région – DRASS, Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE), Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (DRTEFP)

4) EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTÉS

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

Le volet du **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** relatif aux transports a été complété, afin d'inclure explicitement l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris sur la commune au sein des objectifs et orientations générales qui figurent dans le PADD.

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 de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou 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.

9.4. Une infrastructure métropolitaine de Transports en Commun

La Courneuve est desservie par la ligne de RER B (la Gare Aubervilliers-La Courneuve), qui la connecte à Paris-Gare du Nord (correspondances Métro lignes 4 et 5 et RER lignes D et E) d'une part et à l'aéroport de Roissy- CDG et Zone de fret d'autre part. La ligne n° 7 du métro, La Courneuve - Mairie d'Ivry, a son terminus aux Quatre Routes (place du 8 mai 1945).

Le tramway T1 circule depuis les années 1990 sur la RN 186 entre Saint Denis et Bobigny. Son prolongement a été réalisé jusqu'à Noisy-le-Sec. Il est projeté à moyen terme à l'Ouest vers Asnières-Gennevilliers, puis jusqu'à la Défense et à l'Est vers Les Lilas-Montreuil et le Val de Fontenay.

La gare RER B Aubervilliers-La Courneuve

Elle est inscrite en tant que pôle PDU régional. Le contrat de pôle est en cours d'élaboration. Il n'y a pas de station de correspondance directe entre le tram et le RER.

Les modes d'accès à la gare sont les suivants :

- 55% en marche à pied ;
- 40% en bus ;
- 5% en véhicule personnel .

(source : Étude du pôle d'échange de la Courneuve - Aubervilliers).

Le projet « virgule » devrait favoriser une fréquence plus importante et une accessibilité de la gare pour les personnes à mobilité réduite.

Le projet de prolongement de la ligne 12 (desserte des stations Proudhon-Gardinoux et Pont de Stains, puis Mairie d'Aubervilliers en 2010-12), relance la question de son prolongement jusqu'à la Gare de RER, lui conférant ainsi une dimension multimodale plus avantageuse pour la desserte des zones d'emplois du bassin des Portes d'Aubervilliers et la Villette et du Nord Est Parisien.

11 lignes de bus et deux lignes nocturnes desservent la commune.

5 lignes de bus desservent le pôle gare Aubervilliers La Courneuve :

- la ligne mobilien 143 en rocade (La Courneuve / Aubervilliers – gare de Rosny-sous-Bois) assure environ 15 passages en heure de pointe ;
- la ligne mobilien 150 (Pierrefitte / Stains – porte de la Villette) assure environ 23 passages en heure de pointe ;
- la ligne 249 (Dugny centre ville – porte des Lilas) assure 15 passages environ en heure de pointe ;
- la ligne 250 (Gonesse – Fort d'Aubervilliers) assure environ 7 passages en heure de pointe ;
- la ligne 256 (gare d'Enghien-les-Bains – gare La Courneuve Aubervilliers) assure environ 8 passages en heure de pointe.

Deux autres lignes mobiliens desservent La Courneuve :

- la ligne 152 (Gonesse - Blanc Mesnil - porte de la Villette) ;
- la ligne 173 (Porte de Clichy / La Courneuve 8 mai 1945).

Les lignes nocturnes N42 (gare de l'Est –Aulnay Garonor) et N43 (gare du Nord - gare de Sarcelles) traversent le secteur.

La ligne 302 en terminus aux Six Routes permet une liaison directe vers Paris jusqu'à la Gare du Nord en passant par la Plaine et l'Avenue Wilson.

Le tramway T1

Il passe sur la N186 à proximité des grands ensembles collectifs des 4000 Nord et Sud et traverse toute la ville d'Est en Ouest. Il permet l'accès à la station la Courneuve 8 mai 1945 de la ligne 7 du métro. Sept stations desservent le territoire de la commune (dont une en limite de Saint-Denis à l'Ouest et une autre en limite de Drancy à l'Est).

Le pôle du 8 Mai 45

Il est inscrit en pôle PDU régional et l'étude prévoit une amélioration des échanges Métro – Tram et Bus, ainsi qu'un réaménagement des quais de la gare de Bus. Une étude de requalification de la RN2 est parallèlement conduite par la DDE.

Le trafic du tramway n'a fait qu'augmenter ces dernières années. Les modes d'accès à la station de métro se font essentiellement à pied (39.5%), par les bus (30%) et le tramway (27.4%). Le métro attire un trafic de 14 500 entrants / jour. Le tramway a un trafic de 19 000 montants-descendants / jour, ce qui en fait la première station de la ligne T1 en terme de trafic (Source : Etude RATP).

Le pôle d'échanges du 8 mai 1945 est un site idéal d'interconnexion multimodal Bus-Métro, Bus-Tramway, Tramway-Métro.

Le pôle d'échanges accueille :

- 1 station de métro en terminus de la ligne 7 La Courneuve-8 mai 1945 / Mairie d'Ivry-Villejuif-Louis Aragon (RATP) ;
- 1 station de tramway de la ligne 1 Gare de Saint-Denis / Gare de Noisy-le-sec ;
- 7 lignes de bus, dont 2 lignes RATP, 4 lignes du département de Seine-Saint-Denis (93), 1 ligne des CIF. Sur les 7 lignes, 1 ligne est en passage (la 152) et les 6 autres lignes en terminus : 173, CIF 01, 607a, 607b, 609a, 609b

Le pôle d'échanges du 8 mai 1945 se situe à proximité du Fort d'Aubervilliers qui concentre lui aussi un certain nombre de lignes de bus.

Etude de pôle gare RER du Bourget

Notons enfin qu'une étude de pôle sur la gare RER du Bourget a été lancée en 2007, à laquelle la commune de La Courneuve n'est pas associée malgré son vœu.

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé 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 de La Courneuve

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la ville de La Courneuve d'Est en Ouest, sur une longueur d'environ 3.2 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris :
- La gare de La Courneuve « Six Routes » complétée par ses emprises en souterrain :
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes dont un ouvrage technique annexe d'importance.

9.5. Les circulations douces

▪ Les déplacements locaux :

La Courneuve, dont l'urbanisation s'est accéléré au cours du XXème siècle, présente la physionomie d'une ville en train de se faire, à l'état « natif », et en mutation constante.

Son paysage urbain a été fortement marqué, physiquement et symboliquement, par la présence d'une forte densité de logements sociaux dont la restructuration a été entamée au cours des années 80, notamment par des démolitions et des ouvertures de rues et de parcours piétons (rue Saint-Just et quartier de l'Orme Seul).

Du fait de sa structuration récente la ville n'hérite pas d'une tradition codifiée d'espaces publics, dédiés à l'urbanité et aux échanges sociaux, mais d'espaces publics voués aux déplacements routiers rapides (transit, dessertes de secteurs industriels, circulation de poids lourds).

De surcroît, les ensembles de logements sociaux, regroupés sur de grandes enclaves d'occupation monofonctionnelle, ont redoublé les effets de barrière produits par les infrastructures et les vastes emprises de l'industrie.

Les liaisons avec l'équipement majeur qu'est le parc de La Courneuve sont très limitées. L'accès au Parc s'effectue par la RN 301, dont les aménagements routiers sont particulièrement inhospitaliers aux piétons et aux cyclistes.

B1.

PADD

Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*

II - LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Entre Saint Denis à l'ouest, et Le Bourget et Roissy à l'est, au nord de Aubervilliers, La Courneuve de par sa desserte par les grands axes de déplacement de l'Est parisien est un territoire en contact avec de grands pôles régionaux de développement économique.

Son territoire, encore écartelé et divisé, doit pouvoir évoluer vers un rééquilibrage spatial et fonctionnel, grâce à un ensemble de projets en cours et à l'étude. Parmi eux, le redéploiement et la confortation de sa centralité est un de ceux qui peut assurer à la ville une attractivité nouvelle en termes d'habitat, d'emplois et d'équipements. Il s'agit d'orienter les mutations à venir vers plus de qualités urbanistiques, dans la continuité des objectifs que la commune a su se donner en affirmant la part essentielle de l'architecture contemporaine dans la construction d'une urbanité spécifique de la banlieue.

Orientation 1 : La cohérence globale du territoire communal au sein de l'agglomération

Cette orientation décline à différentes échelles spatiales les actions visant à la cohérence et à l'équilibre des projets en cours et à l'étude à la faveur de l'amélioration des échanges et des transports en commun dans un territoire élargi à l'agglomération et au nord Est Parisien, à la mise en relation par des circulations douces des pôles d'échanges et l'aménagement qualitatif des espaces publics à l'échelle de la ville, conformément au Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France et au SCOT de Plaine Commune.

Elle affirme également l'importance de l'intensification de la centralité et de la confortation de son rayonnement, par un redéploiement sur des emprises mutables ou susceptible de le devenir d'ici à 15 ans. Le rôle prépondérant de l'enrichissement du maillage urbain dans cette perspective y est rappelé. Enfin accompagnant les améliorations des transports en commun, le développement des polarités (commerces, habitat, espaces publics, équipements) qui leur sont liées et des quartiers qui en bénéficieront.

Favoriser la cohérence et l'équilibre des projets en cours et à l'étude à l'échelle de la ville et de l'agglomération

Cette proposition suppose :

- La recherche d'un équilibre dans l'affectation de l'usage des sols sur la commune entre activité et habitat, dans les opérations en cours et à venir
- La présence des équipements et des services (distribution, maillages) et un ratio d'espaces publics et paysagers (cf les quatre quarts du SCOT).
- La mise en relation les pôles de transport par un réseau de circulations douces et par la Trame verte et bleue, favorisant la biodiversité, et la réhabilitation des paysages et milieux naturels.
- De fédérer les projets en cours par une action sur l'espace public pour qu'ils ne soient pas vécus comme juxtaposition.
- Traiter les coupures urbaines des infrastructures.
- Valoriser le patrimoine urbain, architectural et paysager ainsi que les traces de l'eau dans les projets.

Faciliter les mobilités

Il s'agit de prendre en compte les nouvelles pratiques des déplacements et de répondre aux besoins de toutes les mobilités sur un vaste territoire. Les déplacements sont motivés de façon minoritaire maintenant par les déplacements domicile-travail, et majoritairement pour des raisons d'organisation de la vie familiale et sociale, pour les achats, les loisirs, la culture...

Ces besoins s'appuient sur les projets de transport en cours et sur les évolutions en matière environnementale, conformément au Plan de Développement Urbain d'Ile-de-France et au Plan Local

de Déplacement de Plaine Commune. L'aménagement des pôles d'échange de la gare du RER B, et de la place du 8 Mai 45, les aménagements du réseau des bus, la création de réseaux de circulations douces sont des facteurs d'intensification urbaine des polarités et de soutien à l'activité économique et commerciale.

- Prolongement des lignes de métro (ligne 12 jusqu'aux six routes) et ligne 7 jusqu'à la gare de RER du Bourget,
- Promouvoir le carrefour des Six-Routes comme nouveau pôle d'échange, lieu de connection pertinent entre le tramway et la ligne 12 du métro
- améliorer la desserte de la Zone d'Activité Mermoz depuis la gare du Bourget qui a vocation à être un pôle d'échange, et par l'ouverture de la gare de Dugny-La Courneuve sur la ligne tangentielle
- Création d'un échangeur sur le barreau de raccordement de l'A1- A86 pour mieux desservir la zone d'activité Mermoz
- Favoriser une plus grande place des modes de déplacement doux respectueux de l'environnement pour une plus grande qualité d'usage.

Conforter les grandes armatures urbaines historiques et les polarités liées aux transports

- Poursuivre une politique de qualité architecturale et urbaine dans la consolidation des tissus bordant les grandes voies qui forment l'armature historique de la ville ainsi que dans leur profondeur.
- Favoriser les relations des grands axes vers l'intérieur des quartiers, en développant le réseau des liaisons douces, des sentes et cheminements piétons.
- Requalifier les espaces publics, et les paysages urbains dans la traversée du centre ville et en limites,
- Affirmer la nécessaire urbanité des grands axes dans leurs traversées de la ville et pour cela veiller à la qualité du traitement de leurs espaces (voiries, trottoirs...) et à l'intégration des modes de déplacements doux.

Relier les différents quartiers par l'amélioration du maillage urbain de rues et de sentes

- Dépasser les coupures Est – Ouest engendrées par l'autoroute par des ouvertures de rues nouvelles et la création d'espaces publics à travers les grandes enclaves étanches des sites industriels (emprise Babcock au sud de l'A86) .
- Désenclaver le quartier de l'Hôtel de ville, actuellement coupé du boulevard Pasteur et de la gare par l'îlot KDI, en créant des liaisons nouvelles
- Améliorer la lisibilité de l'armature urbaine, par un traitement identifiable de l'espace public et du mobilier urbain, en particulier le réseau est-ouest et nord-sud qui sous-tend les relations entre quartiers à l'échelle de la ville et de l'agglomération.
- Assurer les continuités urbaines à l'échelle des flots par le prolongement du maillage des rues existantes là où ce maillage est trop faible.
- Au sein des quartiers, profiter de la présence des sentes existantes et en créer de nouvelles pour faciliter les déplacements, connecter les services et lieux publics, indépendamment des voiries réservées aux véhicules

Aménager les espaces publics et les abords des pôles de transports

- Sécuriser les déplacements des deux roues et les traversées des piétons. Développer une politique du stationnement public
- Aménager le carrefour des six routes en place urbaine, plus hospitalière aux piétons, et comme seuil d'accès paysager au Parc Départemental

Structurer, développer et intensifier le « centre » ville et les polarités de quartier

- Etendre le rayonnement du centre ville vers le boulevard Pasteur, à l'Ouest de la zone Mermoz et au Sud de l'autoroute (projet Gare et site Babcock) en déverrouillant les obstacles opposés par les grandes emprises.
- Conforter le rayonnement du centre ville par la construction de logements de typologies diversifiées, en harmonie avec ses caractères spécifiques (patrimoine rural et industriel,

B2.

PADD

Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*

II - LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Entre Saint Denis à l'ouest, et Le Bourget et Roissy à l'est, au nord de Aubervilliers, La Courneuve de par sa desserte par les grands axes de déplacement de l'Est parisien est un territoire en contact avec de grands pôles régionaux de développement économique.

Son territoire, encore écartelé et divisé, doit pouvoir évoluer vers un rééquilibrage spatial et fonctionnel, grâce à un ensemble de projets en cours et à l'étude. Parmi eux, le redéploiement et la confortation de sa centralité est un de ceux qui peut assurer à la ville une attractivité nouvelle en termes d'habitat, d'emplois et d'équipements. Il s'agit d'orienter les mutations à venir vers plus de qualités urbanistiques, dans la continuité des objectifs que la commune a su se donner en affirmant la part essentielle de l'architecture contemporaine dans la construction d'une urbanité spécifique de la banlieue.

Orientation 1 : La cohérence globale du territoire communal au sein de l'agglomération

Cette orientation décline à différentes échelles spatiales les actions visant à la cohérence et à l'équilibre des projets en cours et à l'étude à la faveur de l'amélioration des échanges et des transports en commun dans un territoire élargi à l'agglomération et au nord Est Parisien, à la mise en relation par des circulations douces des pôles d'échanges et l'aménagement qualitatif des espaces publics à l'échelle de la ville, conformément au Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France et au SCOT de Plaine Commune.

Elle affirme également l'importance de l'intensification de la centralité et de la confortation de son rayonnement, par un redéploiement sur des emprises mutables ou susceptible de le devenir d'ici à 15 ans. Le rôle prépondérant de l'enrichissement du maillage urbain dans cette perspective y est rappelé. Enfin accompagnant les améliorations des transports en commun, le développement des polarités (commerces, habitat, espaces publics, équipements) qui leur sont liées et des quartiers qui en bénéficieront.

Favoriser la cohérence et l'équilibre des projets en cours et à l'étude à l'échelle de la ville et de l'agglomération

Cette proposition suppose :

- La recherche d'un équilibre dans l'affectation de l'usage des sols sur la commune entre activité et habitat, dans les opérations en cours et à venir
- La présence des équipements et des services (distribution, maillages) et un ratio d'espaces publics et paysagers (cf les quatre quarts du SCOT).
- La mise en relation les pôles de transport par un réseau de circulations douces et par la Trame verte et bleue, favorisant la biodiversité, et la réhabilitation des paysages et milieux naturels.
- De fédérer les projets en cours par une action sur l'espace public pour qu'ils ne soient pas vécus comme juxtaposition.
- Traiter les coupures urbaines des infrastructures.
- Valoriser le patrimoine urbain, architectural et paysager ainsi que les traces de l'eau dans les projets.

Faciliter les mobilités

Il s'agit de prendre en compte les nouvelles pratiques des déplacements et de répondre aux besoins de toutes les mobilités sur un vaste territoire. Les déplacements sont motivés de façon minoritaire maintenant par les déplacements domicile-travail, et majoritairement pour des raisons d'organisation de la vie familiale et sociale, pour les achats, les loisirs, la culture...

Ces besoins s'appuient sur les projets de transport en cours et sur les évolutions en matière environnementale, conformément au Plan de Développement Urbain d'Ile-de-France et au Plan Local

de Déplacement de Plaine Commune. L'aménagement des pôles d'échange de la gare du RER B, et de la place du 8 Mai 45, les aménagements du réseau des bus, la création de réseaux de circulations douces sont des facteurs d'intensification urbaine des polarités et de soutien à l'activité économique et commerciale.

- Prolongement des lignes de métro (ligne 12 jusqu'aux six routes) et ligne 7 jusqu'à la gare de RER du Bourget,
- [Futur réseau de transport public du Grand Paris](#) ;
- Promouvoir le carrefour des Six-Routes comme nouveau pôle d'échange, lieu de connection pertinent entre le tramway et la ligne 12 du métro
- améliorer la desserte de la Zone d'Activité Mermoz depuis la gare du Bourget qui a vocation à être un pôle d'échange, et par l'ouverture de la gare de Dugny-La Courneuve sur la ligne tangentielle
- Création d'un échangeur sur le barreau de raccordement de l'A1- A86 pour mieux desservir la zone d'activité Mermoz
- Favoriser une plus grande place des modes de déplacement doux respectueux de l'environnement pour une plus grande qualité d'usage.

Conforter les grandes armatures urbaines historiques et les polarités liées aux transports

- Poursuivre une politique de qualité architecturale et urbaine dans la consolidation des tissus bordant les grandes voies qui forment l'armature historique de la ville ainsi que dans leur profondeur.
- Favoriser les relations des grands axes vers l'intérieur des quartiers, en développant le réseau des liaisons douces, des sentes et cheminements piétons.
- Requalifier les espaces publics, et les paysages urbains dans la traversée du centre ville et en limites,
- Affirmer la nécessaire urbanité des grands axes dans leurs traversées de la ville et pour cela veiller à la qualité du traitement de leurs espaces (voiries, trottoirs...) et à l'intégration des modes de déplacements doux.

Relier les différents quartiers par l'amélioration du maillage urbain de rues et de sentes

- Dépasser les coupures Est – Ouest engendrées par l'autoroute par des ouvertures de rues nouvelles et la création d'espaces publics à travers les grandes enclaves étanches des sites industriels (emprise Babcock au sud de l'A86) .
- Désenclaver le quartier de l'Hôtel de ville, actuellement coupé du boulevard Pasteur et de la gare par l'îlot KDI, en créant des liaisons nouvelles
- Améliorer la lisibilité de l'armature urbaine, par un traitement identifiable de l'espace public et du mobilier urbain, en particulier le réseau est-ouest et nord-sud qui sous-tend les relations entre quartiers à l'échelle de la ville et de l'agglomération.
- Assurer les continuités urbaines à l'échelle des îlots par le prolongement du maillage des rues existantes là où ce maillage est trop faible.
- Au sein des quartiers, profiter de la présence des sentes existantes et en créer de nouvelles pour faciliter les déplacements, connecter les services et lieux publics, indépendamment des voiries réservées aux véhicules

Aménager les espaces publics et les abords des pôles de transports

- Sécuriser les déplacements des deux roues et les traversées des piétons. Développer une politique du stationnement public
- Aménager le carrefour des six routes en place urbaine, plus hospitalière aux piétons, et comme seuil d'accès paysager au Parc Départemental

Structurer, développer et intensifier le « centre » ville et les polarités de quartier

- Etendre le rayonnement du centre ville vers le boulevard Pasteur, à l'Ouest de la zone Mermoz et au Sud de l'autoroute (projet Gare et site Babcock) en déverrouillant les obstacles opposés par les grandes emprises.
- Conforter le rayonnement du centre ville par la construction de logements de typologies diversifiées, en harmonie avec ses caractères spécifiques (patrimoine rural et industriel,

C1.

**Règlement d'urbanisme
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*

REGLEMENT DE LA ZONE UA

L'attention des constructeurs et de l'ensemble des usagers du PLU est attirée sur les phénomènes naturels ou anthropiques marquant le territoire de La Courneuve :

- Des mouvements de terrains dus à la dissolution de gypse antéludien délimités sur les documents graphiques. Les constructions sont soumises à l'autorisation préalable de l'Inspection Générale des Carrières et doivent respecter les règles techniques prescrites par cette dernière.
- Des mouvements de terrain dus au phénomène de retrait-gonflement des argiles, pour lesquels un Plan de Prévention des Risques a été prescrit par arrêté préfectoral n° 01-3061 du 23 juillet 2001.
- Des risques d'inondations indirectes par remontée des nappes phréatiques, inondations pluviales urbaines (orage occasionnant de forts ruissellements) et débordement des réseaux insuffisants ou stagnation des eaux pluviales.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme :

« Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations. »

SECTION I : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UA - 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1.1. Dispositions générales :

- Les constructions et installations qui, par leur nature ou leur importance, seraient incompatibles avec le caractère du voisinage ou susceptibles de porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique.
- Les constructions et installations à usage agricole,
- Les nouvelles constructions et installations à usage industriel, à l'exception de celles autorisées en UA 2.1,
- Les entrepôts, à l'exception de ceux autorisés en UA 2.1.,
- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
- Les nouvelles batteries de garages isolées, à l'exception des parkings en ouvrage (silos, souterrains, ...), comportant plus de deux places de stationnement, lorsque leur réalisation n'est pas liée à une opération de construction ou d'aménagement comportant des constructions ayant une autre destination,

- Les caravanes isolées, les campings de toutes natures et les terrains de stationnement des caravanes

1.2. Dispositions spécifiques :

- Place du Pommier de Bois, allée des Tilleuls, cour des Maraîchers, 58 à 80, rue de la Convention et passage du Progrès :
 - En sus des dispositions de l'article UA 1.1., sont interdites les constructions dont le rez-de-chaussée est destiné à l'habitat, à l'exception des logements destinés aux personnes dont la présence permanente sur place est requise (locaux de gardiennage)

ARTICLE UA - 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

- Les constructions et installations à usage artisanal, commercial, et de bureaux, la création, l'extension ainsi que la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, et les installations et travaux divers, à la triple condition :
 - qu'ils soient compatibles par leur fonctionnement avec la présence d'habitations sur la zone,
 - que des dispositions soient prises afin d'éviter une aggravation des nuisances ou risques pour le voisinage (nuisance (livraison, bruit, ...), incendie, explosion, ...),
 - et que les nécessités de leur fonctionnement lors de leur ouverture, comme à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes.
- La réfection et l'agrandissement des constructions et installations à usage industriel à la double condition :
 - que des dispositions soient prises afin d'éviter toute gêne et tout risque pour le voisinage (nuisance (livraison, bruit, ...), incendie, explosion, ...),
 - et que la nouvelle construction n'excède pas 50 % de la SHOB des bâtiments régulièrement édifiés
- Les constructions et les extensions à vocation d'entrepôts à la double condition :
 - qu'ils ne constituent pas la destination principale de l'unité foncière
 - et que leur superficie n'excède pas 30 % de la SHON réalisée sur l'unité foncière.
- Sur les périmètres de raccordement au pignon obligatoire portés au document graphique, les constructions doivent respecter cette obligation de raccordement.

SECTION II : CONDITIONS DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UA - 3 : CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC :

- Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne bénéficie d'une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du code civil.

3.1. Accès

- Toute propriété pour être constructible doit comporter un accès d'une largeur minimum de 3,50 mètres sur une voie publique, une voie privée ouverte à la circulation générale ou sur un passage privé.
- Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Ils doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

3.2. Voirie

- Les constructions et installations nouvelles doivent être édifiées sur des terrains desservis par des voies publiques ou privées nouvelles dont les caractéristiques correspondent à leur destination notamment quand elles doivent permettre des manœuvres de véhicules lourds et encombrants tels que les véhicules d'ordures ménagères.
- Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile et répondant à leur destination.
- Les voies en impasse à créer doivent être aménagées dans leur partie terminale pour permettre le retournement des véhicules de lutte contre l'incendie, de sécurité civile, ...

ARTICLE UA - 4 - CONDITIONS DE DESSERTES DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS**4.1. Eau potable**

- Toute construction qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

4.2. Assainissement**4.2.1. Eaux usées**

- Le raccordement au réseau collectif d'assainissement, lorsqu'il existe, est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle engendrant des eaux usées, dans les conditions définies conformément aux avis de l'autorité compétente concernée.
- Le raccordement au réseau collectif doit être conçu et réalisé selon un dispositif séparatif.
- L'évacuation des eaux usées industrielles ou en provenance d'une installation classée pour la protection de l'environnement dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à un prétraitement conforme à la législation en vigueur et aux prescriptions de l'autorité compétente en matière d'assainissement.

4.2.2. Eaux pluviales

- Les rejets dans le réseau collecteur, lorsqu'il existe, doivent être limités au maximum aux préconisations des services compétents dans le domaine de l'eau et de l'assainissement. La qualité des eaux rejetées doit être compatible avec le milieu récepteur.
- Des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales (rétention et/ou récupération) doivent être privilégiées systématiquement afin de limiter et d'étaler dans le temps ces apports au réseau collecteur.
- Tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un séparateur d'hydrocarbures à obturation automatique avec dispositif d'alarme, installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales.

4.3. Électricité – Télécommunications

- La création, ou l'extension des réseaux de distribution d'électricité, de téléphone, de télécommunications (téléphone, réseau câblé ou autre ...) ainsi que les raccordements sont souterrains et regroupés sous trottoir.
- Dans le cadre de renforcement et de restructuration des réseaux ou d'opérations d'ensemble, les réseaux aériens existants doivent être mis en souterrain, sauf contrainte technique particulière.

4.4. Déchets

- Dans la mesure où l'apport volontaire de proximité ne peut être mis en œuvre, toute construction doit prévoir sur l'unité foncière l'aménagement de locaux spécifiques pour les déchets ménagers, les encombrants et (ou) industriels et dimensionnés au tri et à la collecte sélective, conformément à l'arrêté figurant l'annexe 11 du PLU
- La localisation des locaux doivent favoriser la fonctionnalité :
 - par une accessibilité aisée
 - par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri ;
 - Par une prise en compte des nuisances visuelles
 - Les conteneurs et compacteurs enterrés seront privilégiés
- Les constructions existantes justifiant d'impossibilités techniques majeures d'aménager ces locaux sont exemptées de ces dispositions.

ARTICLE UA- 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

- Non réglementé

ARTICLE UA- 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**6.1. Dispositions générales :**

- Dans le cas de voie privée, la limite latérale effective de la voie est prise comme alignement.
- Dans le cas où des marges de reculement obligatoire sont portées sur les documents graphiques, la limite de la marge est prise comme alignement.
- Le nu des façades de la construction principale ou du corps principal de la construction, doit être édifié à l'alignement des voies publiques existantes ou à modifier, ou à la limite qui s'y substitue, dans les conditions définies à l'alinéa UA 6.2., à l'exception des cas de retrait définis à l'alinéa UA 6.3, des pans coupés à l'alinéa UA 6.5 et des saillies autorisées à l'alinéa UA 6.6.

6.2. Précisions relatives aux cas des constructions implantées à l'alignement en zone UA et dans l'ensemble de ses secteurs :**6.2.1. Dans le cas où des prescriptions figurent au document graphique :**

- Les constructions à l'alignement des voies publiques existantes ou à modifier, ou à la limite qui s'y substitue, doivent être implantées en front bâti continu ou discontinu d'une limite séparative latérale à l'autre, conformément aux prescriptions repérées au plan de zonage.

- Les constructions en front bâti continu doivent être implantées :
 - A l'alignement, à concurrence de 50% au moins et de 75% au plus de l'alignement ou de la marge de reculement
- Les constructions en front bâti discontinu doivent être implantées :
 - A l'alignement, à concurrence de 50% au moins et de 65% au plus de cet alignement ou de la marge de reculement.

6.2.2. Cas des constructions comportant des locaux à usage d'habitation en rez-de-chaussée :

- Pour les constructions comportant des locaux à usage d'habitation en rez-de-chaussée, un retrait minimum de 2 mètres peut être ménagé en rez-de-chaussée, dans le respect des prescriptions de l'alinéa UA 6.2.1., dès lors que le nu de la façade de la construction est à l'alignement des voies publiques existantes ou à modifier, ou à la limite qui s'y substitue :
 - dès le premier étage si la construction n'excède pas une hauteur de 2 niveaux (R+1)
 - dès le premier ou deuxième étage, si la construction a une hauteur supérieure à 2 niveaux (R+1)
- Dans ce cas, une surhauteur du plafond du rez-de-chaussée ou un travail de la coupe du bâtiment est recommandé pour compenser la perte d'éclairage pouvant résulter de ce retrait.

6.3. Cas des constructions implantées en retrait de l'alignement

- Cas de retrait en zone UA et en secteurs UAb, UAc et UAd, à l'exception du secteur UAa :
 - Une implantation en retrait de l'alignement des voies publiques existantes à modifier ou à la limite qui s'y substitue, est autorisée à la condition que l'espace de retrait soit traité qualitativement (plantations, revêtements, etc.) et qu'il reste perceptible depuis l'espace public.
 - Sont notamment concernés :
 - Les équipements de service public ou d'intérêt collectif,
 - Les constructions permettant un raccord d'alignement irrégulier,
 - Les constructions situées sur des unités foncières atypiques quant à leur forme, leurs dimensions ou à leur rapport à l'espace public.

6.4. Dispositions applicables en zone UA et dans l'ensemble de ses secteurs :

- Dans le cas des unités foncières bordées par une voirie dont la largeur est inférieure à 5 mètres (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) :
 - La distance minimale de tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue, comptée horizontalement doit être au moins égale :
 - **A la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades percées de baies des locaux à usage d'habitation et des locaux d'activités.
 - **Au tiers de la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades aveugles.

Pans coupés

- Dans le cas de constructions édifiées à l'angle de deux voies publiques, le pan coupé à l'angle peut être imposé, notamment pour des raisons de dégagement visuel concourant à une meilleure sécurité routière ou à une meilleure qualité architecturale ou urbaine.

6.5. Cas des constructions en saillies sur voirie

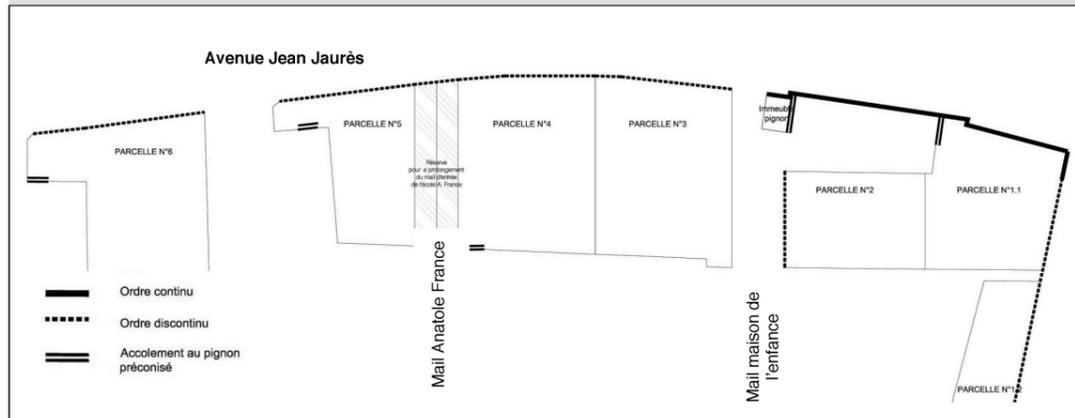
6.6.1. En zone UA et en secteurs UA a et UAc, à l'exception du secteur UAb :

- Les saillies (balcons, corniches, auvents, marquises, etc.) édifiées en surplomb des voies publiques sont autorisées conformément aux dispositions des règlements de voiries en vigueur.
- Les saillies édifiées en surplomb des marges de reculement obligatoire sont assimilées aux saillies visées ci-dessus.

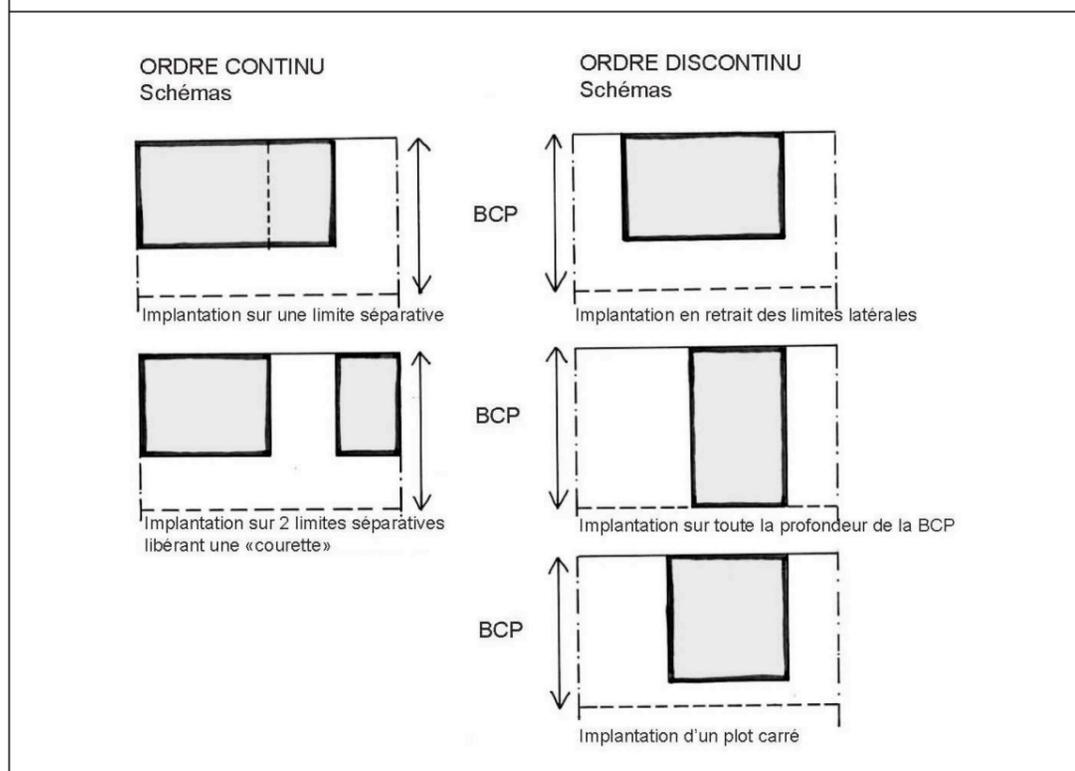
6.6.2. Dans le seul secteur UAb :

- Au-delà d'une hauteur de **3 mètres** au-dessus du trottoir, les seuils, socles, subassements, bandeaux, corniches et autres éléments peuvent être en saillie de 0, 20 mètre.
- Dans la bande constructible principale définie à l'article UA 7, les éléments en saillie sur l'espace public peuvent, sous réserve du respect du règlement de voirie :
 - être portés à **1,40 mètre** pour la partie de façade située à 3 mètres au-dessus du trottoir
 - la largeur de la saillie des oriels est limitée à **3,50 mètre**, leur largeur cumulée en façade ne pourra excéder 60% de ladite façade.
- En cas de recul vis-à-vis de l'alignement, les ouvrages peuvent être en saillie du plan principal de la façade à concurrence du retrait.

UA 6 IMPLANTATION EN ORDRE BÂTI CONTINU OU DISCONTINU EN SECTEUR UA b



<p>Implantation à l'alignement <u>en front bâti continu</u> (50% à 75% de l'alignement) Sur une limite séparative ou les deux</p>	<p>Implantation à l'alignement <u>en front bâti discontinu</u> (50% à 65% de l'alignement) En retrait des limites séparatives</p>
---	---



6.6.3 . Dans le seul secteur UAd :

Le rôle des saillies est à la fois de souligner et d'accompagner la composition architecturale des bâtiments existants ou à construire. Il est aussi de doter les façades de dispositifs 'espaces tampon en encorbellement) permettant la valorisation des apports solaires gratuits dans les constructions ou encore l'installation d'équipements pare-soleil sur des expositions défavorables susceptibles de générer un inconfort.

La conception technique et architecturale des éléments de construction en saillie doit, dans la mesure du possible, permettre de les végétaliser. Ces éléments doivent être compatibles avec l'aspect général de la voie. Une attention toute particulière doit être portée au bon aspect de leur sous-face.

6.6.3.1 Saillies sur rez-de-chaussée

Dans la hauteur du rez-de-chaussée sur voie, une saillie décorative de 0,20 mètres par rapport au plan de façade est admise à une hauteur de 3,20 mètre au dessus de 3,20 m pour des bandeaux supports d'enseigne ou corniches dans la hauteur du soubassement.

Des auvents d'une saillie au plus égale à 1,20 mètres situés à plus de 3,20 mètres au-dessus du trottoir et au plus dans la hauteur du soubassement peuvent être autorisés pour marquer les entrées et les accès aux constructions.

6.6.3.2 Saillies sur verticale de hauteur hors rez-de-chaussée

Éléments de modénature

Des saillies de 0,20 mètres par rapport au plan de façade pour des éléments de modénatures (bandeaux, corniches, appuis, encadrements de baies...) sont admises sur toutes les voies que soient leur largeur.

Balcons et ouvrages assimilés

La saillie des balcons et ouvrages assimilés comme des espaces tampon (serre orientées Sud-est et Sud-ouest), des bow-windows et des brise-soleils est admise dans la hauteur du gabarit à partir de 3,20 mètres au-dessus du niveau du trottoir, si elles n'excèdent pas en encorbellement 1,50 mètres.

Dans le cas des bâtiments implantés en retrait ces encorbellements peuvent être portés à 2,00mètres, sans toutefois surplomber la bordure du trottoir ou d'un espace circulé.

Les coffres de volets roulants ne peuvent être disposés en saillie par rapport au plan de la façade.

6.6. Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme :

- Les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines.

ARTICLE UA- 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

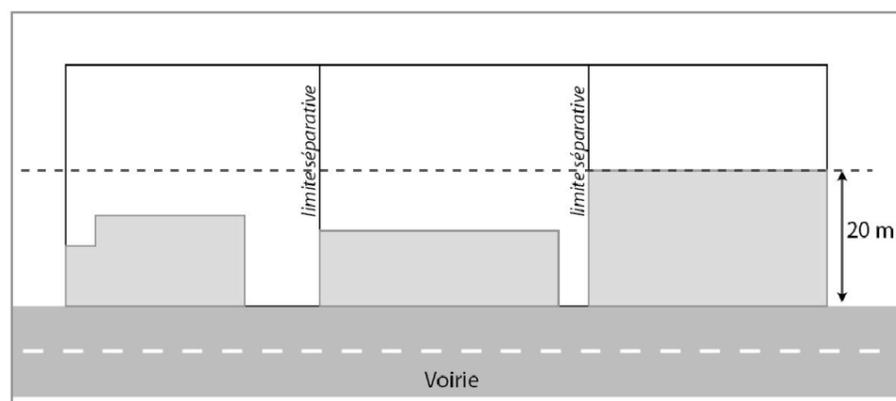
7.1. Dispositions générales:

- Toute construction doit être implantée en limite séparative ou avec un retrait suivant les dispositions définies au présent article.

7.2. En zone UA et en secteur UA a, à l'exception des secteurs UAb et UAc :

7.2.1. Cas des implantations en limite séparative :

- Dans une bande d'une profondeur maximale de 20 mètres à compter de l'alignement ou de la limite de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue lorsqu'elle est portée sur les documents graphiques :
 - La façade de la construction la plus proche de l'alignement ou de la limite de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue lorsqu'elle est portée sur les documents graphiques, doit être édifiée, en tout ou partie, sur au moins une des limites séparatives latérales,



- Au-delà de la bande d'une profondeur maximale de 20 mètres à compter de l'alignement ou de la limite de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue lorsqu'elle est portée sur les documents graphiques, les constructions doivent s'implanter :
 - ou en limite séparative
 - ou en retrait, dans le respect des prescriptions définies aux alinéas 7.2.2. et 7.2.3. du présent.

7.2.2. Condition d'implantation des constructions implantées en retrait :

- Dès lors que la façade sur rue est édifiée en ordre continu sur au moins une limite séparative latérale (c'est-à-dire touchant une voie), des retraits sont autorisés dans les conditions suivantes, au-delà de la façade sur rue :
 - Murs percés de vues (au sens du code civil) :
 - Une distance d'au moins 4 mètres est exigée entre tout point de la construction et la limite séparative. Toutefois, si la façade comporte des baies principales, la distance comptée horizontalement à l'appui de ces

baies au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points ($L \geq H$), sans pouvoir être inférieure à 6 mètres.

- Murs aveugles
 - En cas de murs aveugles la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau de la limite séparative ne peut être inférieure au tiers de la différence d'altitude entre ces deux points sans toutefois pouvoir être inférieure à 2,50 mètres. Cette disposition ne s'applique pas si l'espace compris entre la limite parcellaire et le mur aveugle est nécessaire à la circulation des personnes.
 - Sont assimilés à des murs aveugles les façades percées de vues dont la hauteur d'allège se situe au moins à 1,70 mètre au-dessus du plancher fini et pouvant comporter à rez-de-chaussée un accès donnant sur un dégagement.

7.2.3. Extensions et surélévations de construction existante ne respectant pas les règles du présent PLU, sans création de vue :

- Les constructions existantes, ne respectant pas les conditions d'implantations fixées au présent PLU, peuvent faire l'objet d'extensions ou de surélévations sans création de vue, dans le prolongement de l'implantation existante à condition :
 - Que la distance en tout point, de cette extension vis-à-vis de la limite séparative ne soit pas inférieure à celle préexistante.
 - Et que la hauteur de l'extension n'excède pas celle de la construction existante.
 - Et de ne pas jouxter la zone UG.

7.3. Règles d'implantation en secteur UA b :

- Les règles d'implantation sont différentes en fonction des bandes constructibles principales et secondaires repérées aux documents graphiques.
- La bande constructible principale est située dans une profondeur de 25 mètres à partir de l'alignement.
- La bande constructible secondaire est située dans une profondeur au-delà de la bande constructible principale.

7.3.1. Règles d'implantation par rapport aux limites séparatives latérales :

- Dans la bande constructible principale :
 - Construction en front bâti continu :
 - Dans une profondeur inférieure à 15 mètres prise à partir de l'alignement ou de la marge de reculement qui s'y substitue :
 - Les constructions doivent s'implanter sur au moins une des limites séparatives latérales.
 - Dans une profondeur au-delà de 15 mètres prise à partir de l'alignement ou de la marge de reculement qui s'y substitue :
 - Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites n'excède pas 3,20 mètres peuvent s'implanter sur les limites séparatives latérales.
 - Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites est supérieure à 3,20 mètres, doivent respecter un retrait minimum de 7 mètres.
 - Construction en front bâti discontinu :
 - Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites n'excède pas 3,20 mètres peuvent s'implanter sur les limites séparatives latérales.

- Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites est supérieure à **3,20 mètres**, doivent respecter un retrait minimum de **7 mètres**.
- Des implantations différentes peuvent être autorisées ou imposées afin de respecter la trame bâtie existante aux abords du projet et notamment afin de couvrir des murs pignons existants.
- Dans la bande constructible secondaire
 - Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites n'excède pas **3,20 mètres** peuvent s'implanter sur les limites séparatives latérales, sur **50%** maximum de la longueur totale des limites séparatives.
 - Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites est supérieure à 3,20 mètres, doivent respecter un retrait minimum de **4 mètres**, tel que la distance de tout point du nu des façades et le point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative augmentée de **3 mètres**, ne doit pas être inférieure à la différence d'altitude entre ces deux points ($H \leq L + 3$ m).

7.3.2. Règles d'implantation en limites séparatives non latérales

- Tout point d'une construction doit être compris dans le gabarit délimité par un angle de 45° par rapport à l'horizontale à partir de **3,20 mètres** de hauteur sur les limites séparatives à compter du niveau du terrain naturel de l'unité foncière d'implantation ou de celui de l'unité foncière voisine si celle-ci est à un niveau différent.
- Les constructions d'une hauteur supérieure à **3,20 mètres** doivent respecter un retrait minimum de **4 mètres**.

7.3.3. Cas particuliers

- Des gabarits différents peuvent être autorisés ou imposés pour les constructions contiguës aux emprises foncières de l'école Anatole France et de la maison de l'enfance dans le souci d'une harmonie d'ensemble.

7.4. Règles d'implantation en secteur UA c :

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait.
- Les constructions implantées en retrait des limites séparatives, sur toute la profondeur de l'unité foncière, doivent l'être selon les prescriptions définies aux alinéas 7.2.2. et 7.2.3. du présent article.

7.5. Règles d'implantation en secteur UA d :

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait.
- Les constructions implantées en retrait des limites séparatives, sur toute la profondeur de l'unité foncière, doivent l'être selon les prescriptions définies aux alinéas 7.2.2. et 7.2.3. du présent article.

7.6. Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme :

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines.

ARTICLE UA- 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

8.1. En zone UA et en secteurs UA a et UA c :

- Les constructions non contiguës doivent être implantées de manière que l'une au moins des baies importantes de tout local ne soit masquée par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de cette baie serait vue dans un plan perpendiculaire à la baie sous un angle de plus de 45° ($L \geq H$) au-dessus du plan horizontal.
- Une distance **d'au moins 4 mètres** est exigée entre deux constructions non contiguës ou entre deux corps d'une même construction. Toutefois, cette distance :
 - Doit être portée à **6 mètres** pour les baies principales de tout local à usage d'habitation.
 - Peut dans le secteur UAa être ramenée à **2,50 mètres** entre deux murs aveugles, si l'espace qui les sépare est affecté à la distribution des deux bâtiments ou corps de bâtiment.

8.2. En secteur UA b :

- La distance entre deux constructions implantées dans la bande constructible principale doit être supérieure à **4 mètres**.
- Dans la bande constructible principale dans une épaisseur de **15 mètres** pris à partir de l'alignement, un cercle de 7 mètres de diamètre doit pouvoir être inscrit en plan à tout niveau de l'intervalle qui sépare deux constructions.
- Aux étages inférieurs des balcons pourront relier les constructions ou corps de constructions à la condition de préserver au-dessous une transparence visuelle vers l'arrière de l'îlot sur une hauteur d'au moins un niveau et demi.

8.3. En secteur UA d :

- Les constructions non contiguës doivent être implantées de manière que l'une au moins des baies importantes de tout local ne soit masquée par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de cette baie serait vue dans un plan perpendiculaire à la baie sous un angle de plus de 90° ($L \geq H/2$) au-dessus du plan horizontal.
- Une distance **d'au moins 4 mètres** est exigée entre deux constructions non contiguës ou entre deux corps d'une même construction. Toutefois, cette distance :
 - Doit être portée à **6 mètres** pour les baies principales de tout local à usage d'habitation.
 - Peut dans le secteur UA d être ramenée à **2,50 mètres** entre deux murs aveugles, si l'espace qui les sépare est affecté à la distribution des deux bâtiments ou corps de bâtiment.

ARTICLE UA - 9 - EMPRISE AU SOL

9.1. En zone UA et en secteurs UA a et UA c :

- Le coefficient d'emprise au sol **maximum** est de **60 %**.

9.2. En secteur UA a :

- Le coefficient d'emprise au sol **maximum** est de :
 - **60 %**
 - **100 %** pour les constructions dont le rez-de-chaussée est destiné aux commerces ou à l'artisanat, à la condition que la toiture soit végétalisée sur une surface au moins équivalente à 30% de la surface de l'unité foncière.

9.3. En secteur UA b :

- A l'exception du périmètre d'emprise au sol non réglementé, porté aux documents graphiques, le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - Dans la bande constructible principale définie à l'article UA 7 :
 - **60 %** de la surface de la bande constructible principale pour les constructions dont la SHON est majoritairement affectée à l'habitat,
 - **70 %** de la surface de la bande constructible principale dans les autres cas.
 - Dans la bande constructible secondaire définie à l'article UA 7 :
 - **50 %** de la surface de la bande constructible secondaire.

9.4. En secteur UA d :

- Le coefficient d'emprise au sol **maximum** est de :
 - **60 %**
 - **100 %** pour les constructions dont le rez-de-chaussée est destiné aux commerces ou à l'artisanat, à la condition que la toiture soit végétalisée sur une surface au moins équivalente à 30% de la surface de l'emprise bâtie.

UA- 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS**Rappels :**

- La hauteur se mesure :
 - à partir du sol naturel existant avant les travaux,
 - jusqu'à :
 - L'égout de toiture et jusqu'au faitage. L'égout du toit pris en compte pour la détermination de la hauteur est :
 - l'égout du toit le plus haut en cas de toits de hauteurs différentes.
 - Ou l'égout du toit des lucarnes ou des relevés de toiture
 - L'acrotère en cas de toiture terrasse
- Les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise sont exclus du calcul de la hauteur
- Définition des hauteurs :
 - La **hauteur maximale absolue** est la hauteur maximale autorisée sur la zone.
 - La **hauteur relative** permet de fixer un plafond de hauteurs, variable suivant la distance des constructions par rapport à la largeur des voies.
 - La norme la plus contraignante s'impose aux constructions.

10.1. Dispositions générales**10.1.1. La hauteur maximale absolue**

- La **hauteur maximale absolue** des constructions ne doit pas excéder :
 - **En zone UA et en secteur UA a, à l'exclusion des secteurs UA b et UA c :**
 - **6 niveaux, (R+5)**
 - et :
 - **19 mètres** à l'acrotère
 - ou **18 mètres** à l'égout du toit
 - **En outre, dans le seul secteur UA a :**
 - Pour les constructions dont le rez-de-chaussée est majoritairement destiné à une occupation commerciale, la hauteur maximale absolue est portée à :
 - **7 niveaux (R+6)**
 - et :
 - **23 mètres** à l'acrotère
 - ou **22 mètres** à l'égout du toit
 - **Dans le seul secteur UA b :**
 - Une variation de la hauteur maximale des façades peut être autorisée ou imposée pour permettre l'accroche harmonieuse sur les constructions contiguës.
 - **Dans la bande constructible principale** définie à l'article UA 7 :
 - **6 niveaux, (R+5)**
 - et :
 - **19 mètres** à l'acrotère
 - ou **18 mètres** à l'égout du toit
 - **Dans la bande constructible secondaire** définie à l'article UA 7 :
 - **7 mètres** à l'égout du toit
 - et **9 mètres** en tout point de la construction
 - La construction doit s'inscrire dans un volume à 45° à partir de l'égout du toit des façades sur rue et arrière du bâtiment.
 - **Dans le seul secteur UA c :**
 - **9 niveaux, (R+8)**
 - et :
 - **27 mètres** à l'égout du toit

ou 28 mètres à l'acrotère

- **Dans le seul secteur UA d**
 - **: 10 niveaux, (R+9)**
 - **Et :**
 - **31 mètres** à l'acrotère

10.1.2. La hauteur maximale relative

- La hauteur relative des constructions implantées en limite de voiries dont la largeur est supérieure ou égale à 5 mètres (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) ne doit pas excéder :
 - La distance, comptée horizontalement, de tout point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue. Toutefois, dans le seul secteur UA c, la hauteur relative ainsi calculée peut être augmentée de 3 mètres.
 - En cas d'unité foncière bordée par plusieurs voies, la plus large des voies est prépondérante sur une profondeur de 30 mètres à condition que la construction ne soit pas surélevée de plus de 3 mètres par rapport à la hauteur normalement autorisée le long de la voie la plus étroite.
 - En cas de construction édifiée à l'angle de deux voies, la partie de la construction bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas 30 mètres mesurés à partir de l'alignement du carrefour ou du point d'intersection des alignements ou, lorsqu'elles sont portées sur le document graphique, des marges de reculement obligatoire qui s'y substituent.

10.1.2.1. La hauteur maximale relative pour le secteur UAd

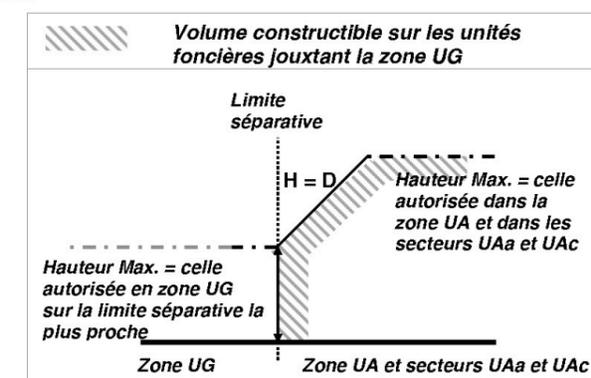
- La hauteur relative des constructions implantées en limite de voiries dont la largeur est supérieure ou égale à 5 mètres (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) ne doit pas excéder :
 - Le double de la distance, comptée horizontalement, de tout point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue. Toutefois, dans le seul secteur UA d, la hauteur relative ainsi calculée peut être augmentée de 3 mètres.
 - En cas d'unité foncière bordée par plusieurs voies, la plus large des voies est prépondérante sur une profondeur de 30 mètres à condition que la construction ne soit pas surélevée de plus de 3 mètres par rapport à la hauteur normalement autorisée le long de la voie la plus étroite.
 - En cas de construction édifiée à l'angle de deux voies, la partie de la construction bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas 30 mètres mesurés à partir de l'alignement du carrefour ou du point d'intersection des alignements ou, lorsqu'elles sont portées sur le document graphique, des marges de reculement obligatoire qui s'y substituent.

10.2. Précisions :

- Une variation de la hauteur maximale des constructions en bordure de voie peut être autorisée ou imposée pour éviter de créer ou de découvrir un mur pignon.
- En secteur UA b, cette variation ne doit pas créer de décalage supérieur à la hauteur moyenne d'un étage par rapport aux constructions contiguës.

10.3. Conditions spécifiques de hauteur, des constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG (applicable à l'ensemble de la zone UA et à ses secteurs UAa et UAc, à l'exclusion du secteur UAb) :

- La hauteur maximale autorisée pour les constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG, doit être au plus égale :
 - à la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative jouxtant la zone UG ($H = D$)
 - augmentée de la hauteur maximale admise en limite séparative par le règlement de la zone UG sur la limite séparative la plus proche.
 - Jusqu'à ne pas excéder la hauteur maximale absolue autorisée par le règlement de la présente zone.



10.4. Hauteur favorisant la mutabilité fonctionnelle des rez-de-chaussée pour activités et l'habitabilité des logements

- Afin de faciliter les mutations des pieds d'immeubles il est recommandé que les rez-de-chaussée aient une hauteur sous plafond comprise entre 3,50 mètres au moins et 4,10 mètres au plus, et que la structure des bâtiments n'y fasse pas obstacle (une structure par points peut par exemple faciliter la mutabilité).
- Une amélioration de l'habitabilité des logements situés à rez-de-chaussée directement sur l'espace public doit être recherchée soit par une surélévation de leurs planchers par rapport au niveau du sol naturel, soit par une hauteur de leurs plafonds à 3 mètres minimum.
- Selon les indications portées au document graphique, ces dispositions sont obligatoires.

10.5. Installations techniques et travaux de mise en sécurité sur constructions ne respectant pas les prescriptions de l'article UA 10.1 à UA 10.4 :

- Ces installations et travaux sont autorisés en dépassement ponctuel des prescriptions de l'article UA 10.1 à UA 10.4, à condition que leur aspect architectural soit satisfaisant au regard des dispositions de l'article UA.11.

ARTICLE UA - 11 - ASPECT EXTÉRIEUR

11.1. Dispositions générales

- Nonobstant les dispositions du présent article et conformément à l'article R. 111-21 du code de l'urbanisme :
 - « *Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.* »
- Les constructions et installations à usage artisanal, commercial, et de bureaux, la création, l'extension ainsi que la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, et les installations et travaux divers doivent être compatibles par leur fonctionnement ou leur volume ou leur aspect extérieur avec la présence d'habitations sur la zone.

11.2. Façades - Matériaux – Couleurs

Dispositions générales

- L'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings) est interdit sauf s'il s'intègre dans une composition architecturale d'ensemble.
- Les murs-pignons doivent être traités en harmonie avec les façades principales lorsqu'ils sont visibles d'une voie.
- Les façades en retrait du domaine public ou des limites latérales visibles depuis la voie publique doivent être traitées comme des façades principales.
- Les matériaux apparents en façade doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant.
- L'emploi de matériaux verriers réfléchissants est interdit.

11.3. Les clôtures

- Les clôtures et portails doivent présenter une simplicité d'aspect.
- Leur hauteur ne doit pas dépasser :
 - **2, 26 mètres** par rapport à la plus défavorable de ces deux références :
 - Trottoir
 - ou terrain naturel.
- Les clôtures bordant les emprises publiques et les voies ouvertes à la circulation publique et les voies privées des villas en secteur UA b doivent comporter obligatoirement une partie pleine maçonnée en partie basse d'une hauteur comprise entre 0,45 m et 1 mètre, surmontée ou non de tout dispositif ajouré. Cette partie maçonnée doit comporter un ou plusieurs dispositifs (interruption(s) du mur....) permettant le passage de la faune sauvage (fonction de corridor écologique).
- Les clôtures des espaces verts publiques seront ajourées sur l'intégralité de leur hauteur ou comportera une partie maçonnée
- Sauf s'ils ne sont pas perceptibles depuis l'espace public, sont interdits les dispositifs mettant en œuvre de matériaux en clôtures présentant un aspect agressif ou pouvant présenter un danger pour les personnes tels que fils de fer barbelés, tessons de bouteilles, lignes électriques,
- En bordure des emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation publique, les clôtures doivent présenter un aspect fini et n'utiliser que des matériaux capables de leur conférer une pérennité. A cette fin les grillages simple torsion, treillis soudés, canisses en matériaux plastiques,

palplanches de béton préfabriqué, plaques ondulées métalliques ou de matériaux plastiques ne pourront être utilisés que dans une mise en œuvre soignée et dans une composition architecturale maîtrisée.

- Les clôtures doivent satisfaire les exigences visées à l'article 6.3.1.

11.4. Les éléments techniques

11.4.1. Antennes paraboliques

- Les antennes paraboliques doivent être intégrées au site par tous moyens adaptés de manière à en réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique, et ne pas dépasser du faitage.

11.4.2. Les dispositifs de production d'énergie alternative

- Les éléments des dispositifs de production d'énergie alternative (éoliens, solaires, photovoltaïques, ...) sont autorisés en façade ou en toiture, à condition :
 - qu'ils soient intégrés au site par tous moyens adaptés de manière à réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique.

11.4.3. Divers

- Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres et autres dispositifs liés à la desserte par les réseaux doivent être dissimulés dans l'épaisseur ou la composition de la façade, ou de la clôture. Leur aspect doit être intégré harmonieusement aux constructions.
- Les portes de garage ne peuvent représenter plus de 45 % du linéaire de la façade de l'unité foncière sur voie publique.

11.4.4. Les éléments des climatiseurs

- Les éléments des climatiseurs visibles depuis l'extérieur doivent être intégrés à la construction :
 - Soit en étant placés sur la façade non visible depuis la voirie ;
 - Soit, à défaut, en les habillant d'un coffret technique en harmonie avec la façade sur rue.

11.5. Les travaux réalisés sur des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les travaux réalisés sur des éléments bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme et identifiés au plan de zonage, doivent respecter et mettre en valeur :
 - Les caractéristiques structurelles du bâtiment (volumétrie, implantation ...)
 - Les caractéristiques architecturales (assemblage de matériaux, rythme des ouvertures, éléments de modénatures, forme(s) de la toiture ... précisées au rapport de présentation du présent PLU)

11.6. Règles particulières aux Commerces : les devantures

- L'agencement de la devanture commerciale doit prendre en compte :
 - Les tracés régulateurs verticaux qui définissent l'emplacement de la baie à partir des piédroits, des trumeaux et de la porte d'entrée de l'immeuble,
 - Les tracés régulateurs horizontaux qui définissent l'alignement de la hauteur de la baie et la composition générale de la vitrine.

ARTICLE UA - 12 – STATIONNEMENT

- Afin d'assurer en dehors des voies et emprises publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, il est exigé :

12.1. Normes par type de construction

- Les règles applicables aux établissements et constructions non prévus ci-dessus sont celles auxquelles ces établissements sont le plus directement assimilables.
- Modalités de calcul des places de stationnement :
 - Dans le cas où le nombre de places de stationnement exigé est calculé par tranche de m² de Surface Hors Œuvre Nette réalisée, le calcul se fait par tranche entière échue.
 - Par exemple, lorsqu'il est exigé 1 place de stationnement par tranche de 70 m² de surface hors œuvre nette réalisée, le nombre de place exigée pour une opération de 90 m² de SHON, est de une.
- Les aires de stationnement pour les véhicules légers doivent avoir une surface minimale de :
 - 2.30 m x 4.70 m. pour les stationnements en épi
 - 2.10 m x 5.00 m pour le stationnement longitudinal
 - En cas de réalisation d'un parc de stationnement **de plus de 5 véhicules**, cette surface sera vérifiée avec le critère de **25 m² par véhicule** afin d'assurer dans de bonnes conditions, le stationnement et le dégagement nécessaire à son accessibilité.
- Sont considérés comme des **corridors de desserte des transports collectifs**, les périmètres situés :
 - **À moins de 200 mètres** d'un axe de transport collectif structurant de type tramway, TCSP ou bus à niveau de service (Mobilien)
 - **À moins de 400 mètres** d'une station de métro ou d'une gare de RER
 - A l'intérieur des corridors de desserte des transports collectifs, les normes relatives aux stationnements des véhicules motorisés, sont minorées de **25%**, à l'exception de celles s'appliquant aux constructions à usage d'habitation et aux constructions à usage de commerce supérieures à 1000 m² de SHON. Les normes relatives aux stationnements des cycles ne sont pas concernées par cette minoration.

12.1.1. Constructions à usage d'habitation

- Il est exigé, au minimum, 1 place de stationnement par logement.
- Conformément à l'article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme, il ne sera pas imposé la réalisation d'aires de stationnement pour la construction, la transformation ou l'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.

12.1.1.2. Constructions à usage d'habitation pour le seul secteur UAd

- Il est exigé, au minimum, 1 place de stationnement par logement en accession
- Il est exigé, au minimum, 0,7 place de stationnement par logement en locatif social aidé
- Conformément à l'article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme, il ne sera pas imposé la réalisation d'aires de stationnement pour la construction, la transformation ou l'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.

12.1.2. Constructions à usage de bureaux

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 100 m² de SHON,
 - et dans le cas d'une extension : **1 place** de stationnement pour 200 m² de SHON. Au-delà d'une extension de 20 % de la SHON existante, la norme est la création d'**1 place** de stationnement pour 100 m² de SHON.

12.1.3. Constructions à usage artisanal ou industriel ou d'entrepôts

- Il est exigé au minimum :
 - **2 places** de stationnement par unité foncière
 - Et au-delà de 500 m² de SHON, **1 place** de stationnement pour 250 m² de SHON,
 - Ces normes ne sont pas applicables aux extensions inférieures à 20 % de la SHON existante ou inférieures à 400 m² de SHON.

12.1.4. Les constructions à usage de commerces

- Il est exigé au minimum :
 - **Sur la zone UA, et dans les secteurs UA b et UA c :**
 - **1 place** de stationnement pour 80 m² de SHON,
 - **Sur le seul secteur UA a :**
 - Pour les commerces d'une superficie inférieure à 300 m² :
 - **1 place** de stationnement pour 150 m² de SHON,
 - Pour les commerces d'une superficie égale ou supérieure à 300 m², sans excéder 1000 m² de SHON :
 - **1 place** de stationnement pour 100 m² de SHON,
 - Pour les commerces d'une superficie supérieure à 1 000 m² :
 - **1 place** de stationnement pour 80 m² de SHON,
- Ces normes ne s'appliquent pas dans le cas de modification des commerces existants et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20% ou 100 m²

12.1.5. Les constructions à usage d'hôtels

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 5 chambres.
 - Pour les hôtels de plus de 60 chambres, **1 place** de stationnement devra être réservée aux autocars par tranche de 80 chambres.
- Cette norme ne s'applique pas dans le cas d'aménagement ou d'extension d'hôtel dont le nombre de chambres resterait inférieur ou égal à 25 après extension.

12.1.6. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

- Le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement public existant ainsi que de la desserte par les transports en commun.

12.1.7. Livraison et exploitation

- Les aires de stationnement, d'évolution, de chargement et de déchargement doivent être situées à l'intérieur des propriétés et être dimensionnées en fonction des besoins des visiteurs et de l'exploitation.

12.2. Impossibilité de réaliser les places de stationnements sur le terrain de l'opération

- En cas d'impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération ou sur un autre terrain situé à moins de 300 mètres du premier, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur peut se dégager de ses obligations, conformément à l'article L 123-1-2 du code de l'urbanisme :
 - soit en acquérant dans un parc privé, existant ou en cours de réalisation, situé à moins de **300 mètres** du terrain de l'opération les surfaces de stationnement qui lui font défaut,
 - soit en obtenant une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité de l'opération.

12.3. Stationnement des cycles

- Pour toute construction à usage d'habitation, il est exigé :
 - **1m² réservé au stationnement des cycles pour chaque logement créé.**
- Pour les autres constructions, il est exigé :
 - **1 m² réservé au stationnement des cycles pour la création de 100 m² de SHON**

ARTICLE UA - 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

13.1. Obligation de planter

- Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Tout arbre abattu doit être remplacé par un arbre d'une essence et d'un développement équivalent, sauf en cas d'impossibilité du fait de la configuration de l'unité foncière.
- Les espaces libres de construction, en dehors des aires de stationnement des véhicules, ainsi que les toitures-terrasses de plus de 100 m² dont la hauteur est inférieure à 6 mètres par rapport au sol naturel, doivent faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble. Les plantations doivent s'adapter à la surface réduite des espaces ou à la proximité des constructions.
- Ces espaces doivent comporter des arbres de haute tige, sur tige ou en cépée, à raison de 1 arbre au minimum par tranche de 100m² et en secteur UA b par tranche de 200m².
- Les aires de stationnement de plein air et leurs délaissés doivent être plantées à raison d'1 arbre sur tige pour au moins 100 m² de surface dédiée au stationnement. En cas d'impossibilité, stationnement à l'air libre sur ouvrages en infrastructure, par exemple, la plantation de ces arbres doit être reportée dans les autres espaces libres de l'unité foncière.
- Il est recommandé **en zone UA**, mais obligatoire **en secteur UA b**, que les aires de stationnement, de livraisons et de manœuvre à l'air libre soient entourées de haies, de plantes arbustives ou de murs et rendus non visibles depuis les espaces publics.
- Dès lors qu'elles participent à la valorisation de l'espace public, les aires de stationnement peuvent être visibles et ouvertes sur l'espace public.
- Les arbres sur tige doivent être plantés dans 10m³ minimum de terre végétale et doivent être protégés par des dispositifs pare-racines et par des dispositifs contre les agressions causées par les véhicules.
- Les plantations doivent respecter les distances par rapport aux limites séparatives prescrites par l'article 671 du code civil.

13.2. Obligation de perméabiliser

- Les surfaces libres de constructions et les surfaces des toitures des parkings en sous-sol doivent être végétalisées et non imperméabilisées sur au moins 50 % de leur surface. Les aménagements doivent être conçus de façon à limiter l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux perméables ou tout autre technique favorisant la rétention des eaux, notamment la végétalisation des toitures (dès lors que l'emprise au sol occupé par le ou les constructions ne permet pas la réalisation d'aménagements de gestion des eaux pluviales au sol, la végétalisation pérenne des toitures peut être comptabilisée en surface non imperméabilisée).

13.3. Espaces paysagers dans le seul secteur UA b

- Les dispositions suivantes ne sont pas opposables aux périmètres d'emprise au sol non réglementée, portés aux documents graphiques :
 - Dans la bande constructible principale définie à l'article UA 7,
 - Le coefficient d'emprise des espaces paysagers par rapport à la superficie de la bande constructible considérée est de **25% minimum**.
 - Dans la bande constructible secondaire définie à l'article UA 7,
 - Le coefficient d'emprise des espaces paysagers par rapport à la superficie de la bande constructible considérée est de **40% minimum**.
 - Lorsque la bande constructible secondaire est inférieure à la bande constructible principale, la surface des espaces paysagers exigée peut être répartie sur l'ensemble du terrain d'assiette.
 - Le coefficient d'emprise des espaces paysagers par rapport à l'ensemble du terrain peut être **réduit à 20%** dans les cas suivants :
 - Pour les terrains situés à l'angle des voies
 - Pour les terrains d'une dimension inférieure à 2500 m²

13.4. Réalisation d'aires de jeux et de loisirs

- En cas de construction à usage d'habitation, il est exigé la réalisation par le constructeur au profit notamment des enfants et des adolescents, d'une aire de jeux et de loisirs située à proximité de ces logements. A cet effet, une surface de **50 m²** doit être aménagée dans chaque opération, lorsque le nombre de logements comprenant trois pièces principales et plus, est compris entre 10 et 20 logements; au-delà il sera exigé une surface supplémentaire de **25 m²** par tranches supplémentaires de 20 logements du même type que ceux cités ci-dessus.
- Les constructions liées à un usage récréatif et de loisirs (kiosques, jeux d'enfants, cabanes, etc.) dans les espaces public ou de proximité des immeubles, ne sont pas tenues de s'implanter selon les règles de l'alignement définies à l'article UA - 6, mais peuvent être implantées librement.
- Le secteur UA d n'est pas concerné par cette réglementation

SECTION III : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UA - 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

- Il n'est pas fixé de C.O.S.

REGLEMENT DE LA ZONE UD

L'attention des constructeurs et de l'ensemble des usagers du PLU est attirée sur les phénomènes naturels ou anthropiques marquant le territoire de La Courneuve :

- Des mouvements de terrains dus à la dissolution de gypse antéludien délimités sur les documents graphiques. Les constructions sont soumises à l'autorisation préalable de l'Inspection Générale des Carrières et doivent respecter les règles techniques prescrites par cette dernière.
- Des mouvements de terrain dus au phénomène de retrait-gonflement des argiles, pour lesquels un Plan de Prévention des Risques a été prescrit par arrêté préfectoral n° 01-3061 du 23 juillet 2001.
- Des risques d'inondations indirectes par remontée des nappes phréatiques, inondations pluviales urbaines (orage occasionnant de forts ruissellements) et débordement des réseaux insuffisants ou stagnation des eaux pluviales.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme :

« Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations. »

SECTION I : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UD-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- Les constructions et installations qui, par leur nature ou leur importance, seraient incompatibles avec le caractère du voisinage ou susceptibles de porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique.
- Les constructions et installations à usage agricole,
- Les nouvelles constructions et installations à usage industriel, à l'exception de celles autorisées en UD 2.1,
- Les entrepôts, à l'exception de ceux autorisés en UD 2.1.,
- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
- Les nouvelles batteries de garages isolées, à l'exception des parkings en ouvrage (silos, souterrains, ...), comportant plus de deux places de stationnement, lorsque leur réalisation n'est pas liée à une opération de construction ou d'aménagement comportant des constructions ayant une autre destination,

- Les caravanes isolées **en dehors des aires d'accueil des gens du voyage**, les campings de toutes natures et les terrains de stationnement des caravanes à l'exception des aires d'accueil des gens du voyage.

ARTICLE UD-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

- Les constructions et installations à usage artisanal, commercial, et de bureaux, la création, l'extension ainsi que la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, et les installations et travaux divers, à la triple condition :
 - qu'ils soient compatibles par leur fonctionnement avec la présence d'habitations sur la zone,
 - et que des dispositions soient prises afin d'éviter une aggravation des nuisances ou risques pour le voisinage (nuisance (livraison, bruit, ...), incendie, explosion, ...),
 - et que les nécessités de leur fonctionnement lors de leur ouverture, comme à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes.
- La réfection et l'agrandissement des constructions et installations à usage industriel à la double condition :
 - que des dispositions soient prises afin d'éviter toute gêne et tout risque pour le voisinage (nuisance (livraison, bruit, ...), incendie, explosion, ...),
 - et que la nouvelle construction n'excède pas **50 % de la SHOB** des bâtiments régulièrement édifiés
- Les constructions et les extensions à vocation d'entrepôts à la double condition :
 - qu'ils ne constituent pas la destination principale de l'unité foncière
 - et que leur superficie n'excède pas **30 % de la SHON** réalisée sur l'unité foncière.
- Les constructions, installations et aménagements liés à l'accueil des gens du voyage.

SECTION II : CONDITIONS DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UD-3 : CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC :

- Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne bénéficie d'une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du code civil.

3.1. Accès

- Toute propriété pour être constructible doit comporter un accès d'une largeur minimum de **3,50 mètres** sur une voie publique, une voie privée ouverte à la circulation générale ou sur un passage privé.
- Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Ils doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

3.2. Voirie

- Les constructions et installations nouvelles doivent être édifiées sur des terrains desservis par des voies publiques ou privées nouvelles dont les caractéristiques correspondent à leur destination notamment quand elles doivent permettre des manœuvres de véhicules lourds et encombrants tels que les véhicules d'ordures ménagères.
- Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile et répondant à leur destination.
- Les voies en impasse **à créer** doivent être aménagées dans leur partie terminale pour permettre le retournement des véhicules de lutte contre l'incendie, de sécurité civile, ...

ARTICLE UD-4 - CONDITIONS DE DESSERTES DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS

4.1. Eau potable

- Toute construction qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

4.2. Assainissement

4.2.1. Eaux usées

- Le raccordement au réseau collectif d'assainissement, lorsqu'il existe, est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle engendrant des eaux usées, dans les conditions définies conformément aux avis de l'autorité compétente concernée.
- Le raccordement au réseau collectif doit être conçu et réalisé selon un dispositif séparatif.
- L'évacuation des eaux usées industrielles ou en provenance d'une installation classée pour la protection de l'environnement dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à un prétraitement conforme à la législation en vigueur et aux prescriptions de l'autorité compétente en matière d'assainissement.

4.2.2. Eaux pluviales

- Les rejets dans le réseau collecteur, lorsqu'il existe, doivent être limitée au maximum aux préconisations des services compétents dans le domaine de l'eau et de l'assainissement. La qualité des eaux rejetées doit être compatible avec le milieu récepteur.
- Des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales (rétention et/ou récupération) doivent être privilégiées systématiquement afin de limiter et d'étaler dans le temps ces apports au réseau collecteur.
- Tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un séparateur d'hydrocarbures à obturation automatique avec dispositif d'alarme, installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales.

4.3. Électricité – Télécommunications

- La création, ou l'extension des réseaux de distribution d'électricité, de téléphone, de télécommunications (téléphone, réseau câblé ou autre ...) ainsi que les raccordements sont souterrains et regroupés sous trottoir.
- Dans le cadre de renforcement et de restructuration des réseaux ou d'opérations d'ensemble, les réseaux aériens existants doivent être mis en souterrain, sauf contrainte technique particulière.

4.4 Déchets

- Dans la mesure où l'apport volontaire de proximité ne peut être mis en œuvre, toute construction doit prévoir sur l'unité foncière l'aménagement de locaux spécifiques pour les déchets ménagers, les encombrants et (ou) industriels et dimensionnés au tri et à la collecte sélective, conformément à l'arrêté figurant l'annexe 11 du PLU
- La localisation des locaux doivent favoriser la fonctionnalité :
 - par une accessibilité aisée
 - par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri ;
 - Par une prise en compte des nuisances visuelles
 - Les conteneurs et compacteurs enterrés seront privilégiés
- Les constructions existantes justifiant d'impossibilités techniques majeures d'aménager ces locaux sont exemptées de ces dispositions.
-

ARTICLE UD -5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

- Non réglementé

ARTICLE UD-6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1. Dispositions générales

- Dans le cas de voie privée, la limite latérale effective de la voie est prise comme alignement.

6.2. Dispositions applicables en zone UD, à l'exclusion du secteur UDa

6.2.1. Cas des unités foncières bordées par une voie d'une largeur supérieure à 5 mètres

- La distance minimale de tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé des voies publiques existant ou à modifier, ou de la limite qui s'y substitue, comptée horizontalement, doit être égale à la différence d'altitude entre ces deux points.
 - **En cas d'unité foncière bordée par plusieurs voies**, la plus large des voies est prépondérante sur une profondeur de **20 mètres**, à condition que la construction ne soit pas surélevée de plus de **3 mètres** par rapport à la hauteur normalement autorisée le long de la voie la plus étroite.
 - **En cas de construction édifiée à l'angle de deux voies**, la partie de la construction bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas **20 mètres** mesurés à partir de l'alignement du carrefour ou du point d'intersection des alignements ou, lorsqu'elles sont portées sur le document graphique, des marges de reculement obligatoire qui s'y substituent.

6.2.2. Cas des unités foncières bordées par une voie d'une largeur inférieure à 5 mètres

- Dans le cas des unités foncières bordées par une voirie dont la largeur est inférieure à 5 mètres (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) :
 - La distance minimale de tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue, comptée horizontalement doit être au moins égale :
 - **A la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades percées de baies des locaux à usage d'habitation et des locaux d'activités.
 - **Au tiers de la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades aveugles.

6.2.3. Cas des constructions implantées en retrait

- Les constructions peuvent s'implanter avec un retrait supérieur ou égal à **3 mètres** de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue, à condition :
 - qu'une clôture, d'une hauteur totale maximale de **2, 26 mètres**, constituée d'un mur plein de **1 mètre minimum**, surmontée éventuellement d'un dispositif ajouré, soit implantée à l'alignement.

6.3. Dispositions applicables en secteur UDa

6.3.1. Cas des constructions implantées à l'alignement

- Dispositions générales en secteur UDa:
 - Le nu des façades de la construction principale ou du corps principal de la construction, doit être édifié à l'alignement des voies publiques existantes ou à modifier, ou à la limite qui s'y substitue, à l'exception des cas définis aux alinéas suivants.

6.3.2. Cas des constructions comportant des locaux à usage d'habitation en rez-de-chaussée

- Pour les constructions comportant des locaux à usage d'habitation en rez-de-chaussée, un retrait **minimum de 2 mètres** peut être ménagé en rez-de-chaussée, dès lors que le nu de la façade de la construction est à l'alignement :
 - dès le premier étage si la construction n'excède pas une hauteur de **2 niveaux (R+1)**
 - dès le premier ou deuxième étage, si la construction à une hauteur **supérieure à 2 niveaux (R+1)**
- Dans ce cas, une surhauteur du plafond de rez-de-chaussée ou un travail de la coupe du bâtiment est recommandée pour compenser la perte d'éclairage pouvant résulter de ce retrait.

6.3.3. Cas des constructions implantées en retrait de l'alignement

- Premier cas de retrait :
 - Une implantation avec un retrait supérieur ou égal à 1,50m de l'alignement des voies publiques existantes ou à créer, ou de la limite qui s'y substitue, est autorisée à la condition que l'espace de retrait soit traité qualitativement (plantations, revêtements) et qu'il reste perceptible depuis l'espace public.
 - Sont notamment concernés :
 - Les équipements de service public ou d'intérêt collectif,
 - Les constructions permettant un raccord d'alignement irrégulier,
 - Les constructions situées sur des unités foncières atypiques quant à leur forme, leurs dimensions ou à leur rapport à l'espace public.

- Deuxième cas de retrait :
 - Dans le cas des unités foncières bordées par une voirie dont la largeur est inférieure à 5 mètres (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) :
 - La distance minimale de tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue, comptée horizontalement doit être au moins égale :
 - **A la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades percées de baies des locaux à usage d'habitation et des locaux d'activités.
 - **Au tiers de la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades aveugles.

6.4. Pans coupés

- Dans le cas de constructions édifiées à l'angle de deux voies publiques, le pan coupé à l'angle peut être imposé, notamment pour des raisons de dégagement visuel concourant à une meilleure sécurité routière ou à une meilleure qualité architecturale ou urbaine.

6.5. Cas des constructions en saillies sur voirie

- Les saillies (balcons, corniches, auvents, marquises, etc. ...) édifiées en surplomb des voies publiques sont autorisées conformément aux dispositions des règlements de voiries en vigueur.
- Les saillies édifiées en surplomb des marges de reculement obligatoire sont assimilées aux saillies visées ci-dessus.

6.6. Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines

ARTICLE UD-7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1. Dispositions générales

- Toute construction doit être implantée en limite séparative ou avec un retrait suivant les dispositions définies au présent article.

7.2. Cas des implantations en limite séparative latérale

7.2.1. Cas des implantations en limite latérale séparative en zone UD et en secteur UDa

- Les constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG ne peuvent s'implanter en limite latérale séparative que si leur hauteur n'excède pas celle autorisée à l'article UD 10.

7.2.2. Cas des implantations en limite latérale séparative en secteur UDa

- Dans une profondeur **inférieure ou égale à 15 mètres**, pris à partir de l'alignement ou de la marge de reculement qui s'y substitue :

- Les constructions doivent s'implanter, en tout ou partie, sur au moins une des limites séparatives latérales.
- Dans une profondeur **au-delà de 15 mètres** pris à partir de l'alignement ou de la marge de reculement qui s'y substitue :
 - Les constructions peuvent s'implanter :
 - sur les limites séparatives latérales.
 - Ou en retrait dans les conditions de prospect fixées à l'article UD 7.3.

7.3. Condition d'implantation des constructions implantées en retrait

- Dès lors que la façade sur rue est édifiée en ordre continu sur au moins une limite séparative latérale (c'est-à-dire touchant une voie), des retraits sont autorisés dans les conditions suivantes, au-delà de la façade sur rue :
 - Murs percés de vues (au sens du code civil) :
 - Une distance d'au moins **4 mètres** est exigée entre tout point de la construction et la limite séparative. Toutefois, si la façade comporte des baies principales, la distance comptée horizontalement à l'appui de ces baies au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points ($L \geq H$), sans pouvoir être inférieure à **6 mètres**.
 - Murs aveugles
 - En cas de murs aveugles la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau de la limite séparative ne peut être inférieure au tiers de la différence d'altitude entre ces deux points sans toutefois pouvoir être inférieure à **2,50 mètres**. Cette disposition ne s'applique pas si l'espace compris entre la limite parcellaire et le mur aveugle est nécessaire à la circulation des personnes.
 - Sont assimilés à des murs aveugles les façades percées de vues dont la hauteur d'allège se situe au moins à **1,70 mètre** au-dessus du plancher fini et pouvant comporter à rez-de-chaussée un accès donnant sur un dégagement.

7.4. Extensions de construction existante, ne respectant pas les règles du présent PLU sans création de vue

- Les constructions existantes ne respectant pas les conditions d'implantations fixées au présent PLU, peuvent faire l'objet d'extensions sans création de vue, dans le prolongement de l'implantation existante à condition :
 - Que la distance en tout point, de cette extension vis-à-vis de la limite séparative ne soit pas inférieure à celle préexistante.
 - Et que la hauteur de l'extension n'excède pas celle de la construction existante.
 - Et de ne pas jouxter la zone UG

7.5. Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines

ARTICLE UD-8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

- Une distance **d'au moins 4 mètres** est exigée entre deux constructions non contiguës ou entre deux corps d'une même construction. Toutefois, cette distance doit être portée à **6 mètres** pour les baies principales de tout local à usage d'habitation.
- Les constructions non contiguës doivent être implantées de manière que l'une au moins des baies importantes de tout local ne soit masquée par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de cette baie serait vue dans un plan perpendiculaire à la baie sous un angle de plus de 45° (L ≥ H) au-dessus du plan horizontal.

ARTICLE UD-9 - EMPRISE AU SOL

9.1. Dispositions générales dans la zone UD à l'exclusion du secteur UD a

9.1.1. Dans une bande d'une profondeur maximum de 15 mètres à compter depuis l'alignement

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - **70 %** de la surface de la bande constructible principale

9.1.2. Dans une bande, au-delà d'une profondeur maximum de 15 mètres à compter depuis l'alignement

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - **50 %** de la surface de la bande constructible secondaire.

9.2. Dans le seul secteur UDa

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - **60 %** de la surface de l'unité foncière
 - Il est porté à **80 %**, pour les constructions dont les toitures végétalisées équivalent à au moins **25 %** de l'emprise au sol des constructions.

ARTICLE UD-10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Rappels :

- La hauteur se mesure :
 - à partir du sol naturel existant avant les travaux,
 - jusqu'à :
 - L'égout de toiture et jusqu'au faitage. L'égout du toit pris en compte pour la détermination de la hauteur est :
 - l'égout du toit le plus haut en cas de toits de hauteurs différentes.
 - Ou l'égout du toit des lucarnes ou des relevés de toiture
 - L'acrotère en cas de toiture terrasse
- Les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise sont exclus du calcul de la hauteur

10.1. Hauteur maximale en zone UD, à l'exclusion du secteur UDa

10.1.1. Dispositions générales en zone UD

- La hauteur maximale absolue des constructions ne doit pas excéder, sauf indications spécifiques portées au document graphique :
 - **5 niveaux (R+4)**,
 - et :
 - **15 mètres** à l'égout du toit
 - et **16 mètres** à l'acrotère

10.1.2. Cas d'indications spécifiques portées au document graphique

- Dans le cas d'indications spécifiques portées au document graphique, les hauteurs maximales absolues sont déterminées par ces indications.

10.2. Hauteur maximale dans le seul secteur UDa

10.2.1. Hauteur maximale absolue en secteur UDa

- La hauteur maximale absolue des constructions, ne doit pas excéder :
 - **4 niveaux (R+3)**,
 - et :
 - **12 mètres** à l'égout du toit
 - et **13 mètres** à l'acrotère

10.2.2. Hauteur maximale absolue : cas des constructions implantées à l'alignement rue de Valmy

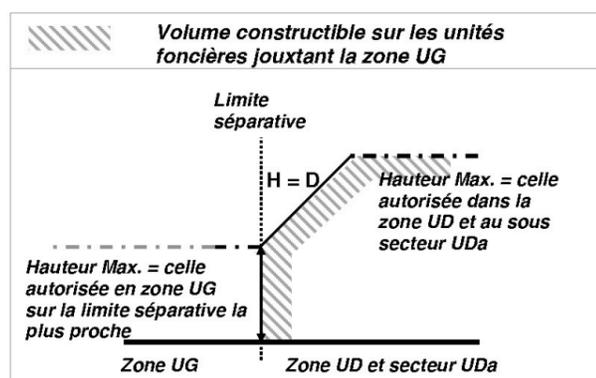
- La hauteur maximale absolue des constructions implantées à l'alignement, dans une bande de 15 mètres de profondeur comptés à partir de l'alignement de la rue de Valmy, ne doit pas excéder :
 - **5 niveaux (R+4)**,
 - et :
 - **15 mètres** à l'égout du toit
 - et **16 mètres** à l'acrotère

10.2.3 Hauteur maximale relative

- La *hauteur relative* des constructions implantées sur des unités foncières dont la largeur est **supérieure ou égale à 5 mètres** (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) ne doit pas excéder :
 - La distance, comptée horizontalement, de tout point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue.
 - **En cas d'unité foncière bordée par plusieurs voies**, la plus large des voies est prépondérante sur une profondeur de **30 mètres** à condition que la construction ne soit pas surélevée de plus de **3 mètres** par rapport à la hauteur normalement autorisée le long de la voie la plus étroite.
 - **En cas de construction édifiée à l'angle de deux voies**, la partie de la construction bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas **30 mètres** mesurés à partir de l'alignement du carrefour ou du point d'intersection des alignements ou, lorsqu'elles sont portées sur le document graphique, des marges de reculement obligatoire qui s'y substituent.

10.3. Conditions spécifiques de hauteur, des constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG (applicable à l'ensemble de la zone UD et au secteur UDa)

- La hauteur maximale autorisée pour les constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG, doit être au plus égale :
 - à la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative jouxtant la zone UG ($H = D$)
 - augmentée de la hauteur maximale admise en limite séparative par le règlement de la zone UG sur la limite séparative la plus proche.
 - Jusqu'à ne pas excéder la hauteur maximale absolue autorisée par le règlement de la présente zone.



10.4. Précisions

- Une variation de la hauteur maximale des constructions en bordure de voie peut être autorisée ou imposée pour éviter de créer ou de découvrir un mur pignon.

10.5. Hauteur favorisant la mutabilité fonctionnelle des rez-de-chaussée pour activités et l'habitabilité des logements

- Afin de faciliter les mutations des pieds d'immeubles il est recommandé que les rez-de-chaussée aient une hauteur sous plafond comprise entre **3,50 mètres** au moins et **4,10 mètres** au plus, et que la structure des bâtiments n'y fasse pas obstacle (une structure par points peut par exemple faciliter la mutabilité).
- Une amélioration de l'habitabilité des logements et situés à rez-de-chaussée directement sur l'espace public doit être recherchée soit par une surélévation de leurs planchers par rapport au niveau du sol naturel, soit par une hauteur de leurs plafond à **3 mètres** minimum
- Selon les indications portées au document graphique, ces dispositions sont obligatoires.

10.6. Installations techniques et travaux de mise en sécurité sur constructions ne respectant pas les prescriptions de l'article UD 10.1 à UD 10.5

- Ces installations et travaux sont autorisés en dépassement ponctuel des prescriptions de l'article UD 10.1 à UD 10.5, à condition que leur aspect architectural soit satisfaisant au regard des dispositions de l'article UD.11.

ARTICLE UD 11 - ASPECT EXTÉRIEUR

11.1. Dispositions générales

- Nonobstant les dispositions du présent article et conformément à l'article R. 111-21 du code de l'urbanisme :
 - « Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. »
- Les constructions et installations à usage artisanal, commercial, et de bureaux, la création, l'extension ainsi que la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, et les installations et travaux divers doivent être compatibles par leur fonctionnement ou leur volume ou leur aspect extérieur avec la présence d'habitations sur la zone.

11.2. Façades - Matériaux - Couleurs

- L'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings) est interdit sauf s'il s'intègre dans une composition architecturale d'ensemble.
- L'emploi de matériaux verriers réfléchissants est interdit.
- Les murs-pignons doivent être traités en harmonie avec les façades principales lorsqu'ils sont visibles d'une voie.
- Les façades en retrait du domaine public ou des limites latérales visibles depuis la voie publique doivent être traitées comme des façades principales.
- Les matériaux apparents en façade doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant.

11.3. Les clôtures

- Les clôtures et portails doivent présenter une simplicité d'aspect.
 - Leur hauteur ne doit pas dépasser :
 - **2, 26 mètres** par rapport à la plus défavorable de ces deux références :
 - Trottoir
 - ou terrain naturel.
- Les clôtures bordant les emprises publiques et les voies ouvertes à la circulation publique comporteront obligatoirement une partie pleine maçonnée en partie basse d'une hauteur comprise entre 0,45 m et 1 mètre, surmontée ou non de tout dispositif ajouré. Cette partie maçonnée doit comporter un ou plusieurs dispositifs (interruption(s) du mur....) permettant le passage de la faune sauvage (fonction de corridor écologique).
- Dans le cas des constructions à usage autre que d'habitation implantées en retrait, les clôtures bordant les emprises publiques et les voies ouvertes à la circulation publique comporteront obligatoirement une partie pleine maçonnée en partie basse d'une hauteur minimale de 1 mètre, surmontée ou non de tout dispositif ajouré. Cette partie maçonnée doit comporter un ou plusieurs dispositifs (interruption(s) du mur....) permettant le passage de la faune sauvage (fonction de corridor écologique).
- Sauf s'ils ne sont pas perceptibles depuis l'espace public, sont interdits les dispositifs mettant en œuvre de matériaux en clôtures présentant un aspect agressif ou pouvant présenter un danger pour les personnes tels que fils de fer barbelés, tessons de bouteilles, lignes électriques,
- En bordure des emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation publique, les clôtures doivent présenter un aspect fini et n'utiliser que des matériaux capables de leur conférer une certaine pérennité. A cette fin les grillages simple torsion, treillis soudés, canisses en matériaux plastiques, palplanches de béton préfabriqué, plaques ondulées métalliques ou de matériaux

plastiques ne pourront être utilisés que dans une mise en œuvre soignée et dans une composition architecturale maîtrisée.

- Les clôtures doivent satisfaire les exigences visées à l'article 6.3.3.

11.4. Les éléments techniques

11.4.1. Antennes paraboliques

- Les antennes paraboliques doivent être intégrées au site par tous moyens adaptés de manière à en réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique, et ne pas dépasser du faitage.

11.4.2. Les dispositifs de production d'énergie alternative

- Les éléments des dispositifs de production d'énergie alternative (éoliens, solaires, photovoltaïques, ...) sont autorisés en façade ou en toiture, à condition :
- qu'ils soient intégrés au site par tous moyens adaptés de manière à réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique

11.4.3. Divers

- Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres et autres dispositifs liés à la desserte par les réseaux doivent être dissimulés dans l'épaisseur ou la composition de la façade, ou de la clôture. Leur aspect devra être intégré harmonieusement aux constructions.
- Les portes de garage ne pourront représenter plus de 45 % du linéaire de la façade de l'unité foncière sur voie publique.

11.4.4. Les éléments des climatiseurs

- Les éléments des climatiseurs visibles depuis l'extérieur doivent être intégrés à la construction :
 - Soit en étant placés sur la façade non visible depuis la voirie ;
 - Soit, à défaut, en les habillant d'un coffret technique en harmonie avec la façade sur rue.

11.5. Les travaux réalisés sur des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les travaux réalisés sur des éléments bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme et identifiés au plan de zonage, doivent respecter et mettre en valeur :
 - Les caractéristiques structurelles du bâtiment (volumétrie, implantation ...)
 - Les caractéristiques architecturales (assemblage de matériaux, rythme des ouvertures, éléments de modénatures, forme(s) de la toiture ...)

11.6. Règles particulières aux Commerces : les devantures

- L'agencement de la devanture commerciale doit prendre en compte :
 - Les tracés régulateurs verticaux qui définissent l'emplacement de la baie à partir des piédroits, des trumeaux et de la porte d'entrée de l'immeuble,
 - Les tracés régulateurs horizontaux qui définissent l'alignement de la hauteur de la baie et la composition générale de la vitrine.

ARTICLE UD-12 – STATIONNEMENT

- Afin d'assurer en dehors des voies et emprises publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, il est exigé :

12.1. Normes par type de construction

- Les règles applicables aux établissements et constructions non prévus ci-dessus sont celles auxquelles ces établissements sont le plus directement assimilables.
- Modalités de calcul des places de stationnement :
 - Dans le cas où le nombre de places de stationnement exigé est calculé par tranche de m² de Surface Hors Œuvre Nette réalisée, le calcul se fait par tranche entière échue.
 - **Par exemple**, lorsqu'il est exigé 1 place de stationnement par tranche de 70 m² de surface hors œuvre nette réalisée, le nombre de place exigée pour une opération de 90 m² de SHON, est de une.
- Les aires de stationnement pour les véhicules légers doivent avoir une surface minimale de :
 - 2.30 m x 4.70 m. pour les stationnements en épi
 - 2.10 m x 5.00 m pour le stationnement longitudinal
- En cas de réalisation d'un parc de stationnement de plus de 5 véhicules, cette surface sera vérifiée avec le critère de 25 m² par véhicule afin d'assurer dans de bonnes conditions, le stationnement et le dégagement nécessaire à son accessibilité.
- Sont considérés comme des **corridors de desserte des transports collectifs**, les périmètres situés :
 - À moins de 200 mètres d'un axe de transport collectif structurant de type tramway, TCSP ou bus à niveau de service (Mobilien)
 - À moins de 400 mètres d'une station de métro ou d'une gare de RER
- A l'intérieur des corridors de desserte des transports collectifs, les normes relatives aux stationnements des véhicules motorisés, sont minorées de **25%**, à l'exception de celles s'appliquant aux constructions à usage d'habitation et aux constructions à usage de commerce supérieures à 1000 m² de SHON. Les normes relatives aux stationnements des cycles ne sont pas concernées par cette minoration.

12.1.1. Constructions à usage d'habitation

- Il est exigé **1 place** de stationnement par logement.
- Conformément à l'article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme, il ne sera pas imposé la réalisation d'aires de stationnement pour la construction, la transformation ou l'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.

12.1.2. Constructions à usage de bureaux

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 100 m² de SHON,
 - **1 place** de stationnement pour 200 m² de SHON dans le cas d'une extension. Au-delà d'une extension de 20 % de la SHON existante, la norme est la création d'**1 place** de stationnement pour 100 m² de SHON.

12.1.3. Constructions à usage artisanal ou industriel ou d'entrepôts

- Il est exigé au minimum :
 - **2 places** de stationnement par unité foncière

- Et au-delà de 500 m² de SHON, **1 place** de stationnement pour 250 m² de SHON,
- Ces normes ne sont pas applicables aux extensions inférieures à 20 % de la SHON existante ou inférieure à 400 m² de SHON.

12.1.4. Les constructions à usage de commerces

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 80 m² de SHON,
- Ces normes ne s'appliquent pas dans le cas de modification des commerces existants et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20% ou 100 m²

12.1.5. Les constructions à usage d'hôtels

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 5 chambres.
- Pour les hôtels de plus de 60 chambres, **1 place** de stationnement devra être réservée aux autocars par tranche de 80 chambres.
- Cette norme ne s'applique pas dans le cas d'aménagement ou d'extension d'hôtel dont le nombre de chambres resterait inférieur ou égal à 25 après extension.

12.1.6. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

- Le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement public existant ainsi que de la desserte par les transports en commun.

12.1.7. Livraison et exploitation

- Les aires de stationnement, d'évolution, de chargement et de déchargement doivent être situées à l'intérieur des propriétés et être dimensionnées en fonction des besoins des visiteurs et de l'exploitation.

12.2. Impossibilité de réaliser les places de stationnements sur le terrain de l'opération

- En cas d'impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération ou sur un autre terrain situé à **moins de 300 mètres du premier**, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur peut se dégager de ses obligations, conformément à l'article L 123-1-2 du code de l'urbanisme :
 - soit en acquérant dans un parc privé, existant ou en cours de réalisation, situé à moins de 300 mètres du terrain de l'opération les surfaces de stationnement qui lui font défaut,
 - soit en obtenant une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité de l'opération.

12.3. Stationnement des cycles

- Pour toute construction à usage d'habitation, il est exigé :
 - **1 m² réservé au stationnement des cycles pour chaque logement créé**
- Pour les autres constructions, il est exigé :
 - **1 m² réservé au stationnement des cycles pour la création de 100 m² de SHON**

ARTICLE UD-13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

13.1. Espaces Boisés Classés

- Les terrains indiqués au document graphique et repérés en légende par les lettres EBC, sont classés espaces boisés à conserver, à protéger ou à créer, en application des dispositions de l'article L 130-1 du Code de l'Urbanisme. Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit la demande d'autorisation de défrichement prévue par l'article L 311-1 du Code Forestier.

13.2. Obligation de planter

- Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Tout arbre abattu doit être remplacé par un arbre d'une essence et d'un développement équivalent, sauf en cas d'impossibilité du fait de la configuration de l'unité foncière.
- Les espaces libres de construction, en dehors des aires de stationnement des véhicules, ainsi que les toitures-terrasses de plus de **100 m²** dont la hauteur est inférieure à 6 mètres par rapport au sol naturel, doivent faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble. Les plantations doivent s'adapter à la surface réduite des espaces ou à la proximité des constructions.
 - Ces espaces doivent comporter des arbres de haute tige, sur tige ou en cépée, à raison de **1 arbre au minimum par tranche de 100m²**.
- Les aires de stationnement de plein air doivent être plantées à raison d'**1 arbre sur tige** pour au moins **100 m²** de surface dédiée au stationnement. En cas d'impossibilité, stationnement à l'air libre sur ouvrages en infrastructure par exemple, la plantation de ces arbres doit être reportée dans les autres espaces libres de l'unité foncière.
- Les arbres sur tige doivent être plantés dans **10m³** minimum de terre végétale et doivent être protégés par des dispositifs pare-racines et par des dispositifs contre les agressions causées par les véhicules.
- Les plantations doivent respecter les distances par rapport aux limites séparatives prescrites par l'article 671 du code civil.

13.3. Obligation de perméabiliser

- Les surfaces libres de constructions et les surfaces des toitures des parkings en sous-sol doivent être végétalisées et non imperméabilisées sur au moins **50 %** de leur surface. Les aménagements doivent être conçus de façon à limiter l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux perméables ou tout autre technique favorisant la rétention des eaux, notamment la végétalisation des toitures (dès lors que l'emprise au sol occupé par le ou les constructions ne permet pas la réalisation d'aménagements de gestion des eaux pluviales au sol, la végétalisation pérenne des toitures peut être comptabilisée en surface non imperméabilisée).

13.4. Réalisation d'aires de jeux et de loisirs

- En cas de construction à usage d'habitation, il est exigé la réalisation par le constructeur au profit notamment des enfants et des adolescents d'une aire de jeux et de loisirs située à proximité de ces logements. A cet effet, une surface de 50 m² doit être aménagée dans chaque opération, lorsque le nombre de logements comprenant trois pièces principales et plus est compris entre 10 et 20 logements; au-delà il sera exigé une surface supplémentaire de 25 m² par tranches supplémentaires de 20 logements du même type que ceux cités ci-dessus.
- Les constructions liées à un usage récréatif et de loisirs (kiosques, jeux d'enfants, cabanes, etc...) dans les espaces public ou de proximité des immeubles ne sont pas tenues de s'implanter selon les règles de l'alignement définies à l'article 6 mais peuvent être implantées librement.

13.5. Les terrains cultivés à protégés

- Les espaces de terrains cultivés à protégés, repérés aux documents graphiques, sont soumis aux dispositions de l'article L 123-1 9° du code de l'urbanisme qui interdit toute constructibilité, à

UD

l'exception des abris de jardins, dans la limite de 10 m² de SHOB maximum par parcelle jardinée et des serres. Les aménagements légers liés à la création de sentes piétonnes sont autorisés.

SECTION III : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UD-14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

- Il n'est pas fixé de C.O.S.

REGLEMENT DE LA ZONE UE

L'attention des constructeurs et de l'ensemble des usagers du PLU est attirée sur les phénomènes naturels ou anthropiques marquant le territoire de La Courneuve :

- Des mouvements de terrains dus à la dissolution de gypse antéludien délimités sur les documents graphiques. Les constructions sont soumises à l'autorisation préalable de l'Inspection Générale des Carrières et doivent respecter les règles techniques prescrites par cette dernière.
- Des mouvements de terrain dus au phénomène de retrait-gonflement des argiles, pour lesquels un Plan de Prévention des Risques a été prescrit par arrêté préfectoral n ° 01-3061 du 23 juillet 2001.
- Des risques d'inondations indirectes par remontée des nappes phréatiques, inondations pluviales urbaines (orage occasionnant de forts ruissellements) et débordement des réseaux insuffisants ou stagnation des eaux pluviales.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme :

« Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations. »

SECTION I : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UE-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- Les constructions et installations qui, par leur nature ou leur importance, seraient incompatibles avec le caractère du voisinage ou susceptibles de porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique.
- Les constructions et installations à usage agricole,
- Les nouvelles constructions à usage d'habitation, à l'exception de celles autorisées en UE 2.1 et UE 2.3
- Les constructions à usage de commerces, à l'exception de celles autorisées en UE 2.2
- Les entrepôts, à l'exception de ceux autorisés en UE 2.1.,
- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
- Les caravanes isolées, les campings de toutes natures et les terrains de stationnement des caravanes

ARTICLE UE-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

2.1. Occupations et utilisations du sol admises sous conditions, en zone UE et dans tous ses secteurs

- Les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence permanente (locaux de gardiennage, etc.) à la double condition :
 - Qu'elles soient nécessaires pour assurer le fonctionnement de la zone
 - Et dans la limite de 140 m² de SHON par unité foncière
- Les constructions et installations à usage artisanal, commercial, et de bureaux, la création, l'extension ainsi que la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, et les installations et travaux divers, à la triple condition :
 - que des dispositions soient prises afin d'éviter une aggravation des nuisances ou risques pour le voisinage (nuisance (livraison, bruit, ...), incendie, explosion, ...),
 - et que les nécessités de leur fonctionnement lors de leur ouverture, comme à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes,
 - et, **dans le seul secteur UE m** : qu'elles soient compatibles par leur fonctionnement, leur volume ou leur aspect extérieur avec le caractère mixte, comprenant des habitations, de la zone.
- Les constructions et les extensions à vocation d'entrepôts à la double condition :
 - qu'ils soient liés à l'exercice d'une activité artisanale, commerciale ou industrielle
 - et que leur superficie n'excède pas 30 % de la SHON réalisée sur l'unité foncière.
- Les constructions, ouvrage, installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement à condition :
 - qu'elles soient liées à la réalisation de projet de Tangentielle Nord
 - **en seul secteur UEe** : qu'elles relèvent du service public ou de l'intérêt collectif.

2.2. Occupations et utilisations du sol admises sous conditions

- Les constructions à usage de commerces à la condition :
 - Que leur superficie n'excède pas **500 m² de SHON** par unité foncière **dans la zone UE et ses secteurs** à l'exception des secteurs UEd et UEs.
 - Qu'elles respectent les limites de constructibilité fixées à l'article 14 **dans le seul secteur UEd.**
 - Les constructions à usage de commerces à condition que la superficie n'excède pas **500m² de SHON** par bâtiments, ces bâtiments ne pouvant être regroupés en une unité fonctionnelle unique **dans le seul secteur UEs.**

2.3. En outre, les occupations et utilisations du sol suivantes, sont admises sous conditions dans les seuls secteurs UEm et UEs

- Les constructions à usage d'habitation :
 - **en secteur UEm**, dans la limite des superficies prescrites dans les Orientations d'Aménagement
 - **en secteur UEs**, dans la limite des superficies fixées à l'article 14

SECTION II : CONDITIONS DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UE 3 : CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC :

- Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne bénéficie d'une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du code civil.

3.1. Accès

- Toute propriété pour être constructible doit comporter un accès sur une voie publique, une voie privée ouverte à la circulation générale ou sur un passage privé.
 - d'une largeur minimum de **3,50 mètres** pour les unités foncières supportant exclusivement des constructions à usage d'habitation
 - d'une largeur minimum de **5 mètres** dans les autres cas.
- Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Ils doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

3.2. Voirie

- Les constructions et installations nouvelles doivent être édifiées sur des terrains desservis par des voies publiques ou privées nouvelles dont les caractéristiques correspondent à leur destination notamment quand elles doivent permettre des manœuvres de véhicules lourds et encombrants tels que les véhicules d'ordures ménagères.
- Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile et répondant à leur destination.
- Les voies en impasse à créer doivent être aménagées dans leur partie terminale pour permettre le retournement des véhicules de lutte contre l'incendie, de sécurité civile, ...

ARTICLE UE-4 - CONDITIONS DE DESSERTES DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS

4.1. Eau potable

- Toute construction qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

4.2. Assainissement

4.2.1. Eaux usées

- Le raccordement au réseau collectif d'assainissement, lorsqu'il existe, est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle engendrant des eaux usées, dans les conditions définies conformément aux avis de l'autorité compétente concernée.
- Le raccordement au réseau collectif doit être conçu et réalisé selon un dispositif séparatif.
- L'évacuation des eaux usées industrielles ou en provenance d'une installation classée pour la protection de l'environnement dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à

un prétraitement conforme à la législation en vigueur et aux prescriptions de l'autorité compétente en matière d'assainissement.

4.2.2. Eaux pluviales

- Les rejets dans le réseau collecteur, lorsqu'il existe, doivent être limités au maximum aux préconisations des services compétents dans le domaine de l'eau et de l'assainissement. La qualité des eaux rejetées doit être compatible avec le milieu récepteur.
- Des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales (rétention et/ou récupération) doivent être privilégiées systématiquement afin de limiter et d'étaler dans le temps ces apports au réseau collecteur.
- **Dans le secteur UEb**, tout écoulement des eaux pluviales vers le milieu naturel, notamment les plans d'eau du Parc de La Coumeuve, est proscrit.
- Tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un séparateur d'hydrocarbures à obturation automatique avec dispositif d'alarme, installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales.

4.3. Électricité – Télécommunications

- La création, ou l'extension des réseaux de distribution d'électricité, de téléphone, de télécommunications (téléphone, réseau câblé ou autre ...) ainsi que les raccordements sont souterrains et regroupés sous trottoir.
- Dans le cadre de renforcement et de restructuration des réseaux ou d'opérations d'ensemble, les réseaux aériens existants doivent être mis en souterrain, sauf contrainte technique particulière.

4.4 Déchets

- Dans la mesure où l'apport volontaire de proximité ne peut être mis en œuvre, toute construction doit prévoir sur l'unité foncière l'aménagement de locaux spécifiques pour les déchets ménagers, les encombrants et (ou) industriels et dimensionnés au tri et à la collecte sélective, conformément à l'arrêté figurant l'annexe 11 du PLU
- La localisation des locaux doit favoriser la fonctionnalité :
 - par une accessibilité aisée
 - par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri ;
 - Par une prise en compte des nuisances visuelles
 - Les conteneurs et compacteurs enterrés seront privilégiés
- Les constructions existantes justifiant d'impossibilités techniques majeures d'aménager ces locaux sont exemptées de ces dispositions.

ARTICLE UE -5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

- Non réglementé

ARTICLE UE-6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1. Dispositions générales

- Dans le cas de voie privée, la limite latérale effective de la voie est prise comme alignement.
- Les constructions doivent être implantées à l'alignement des voies publiques existantes ou à modifier, ou à la limite qui s'y substitue, ou en retrait, suivant les dispositions définies au présent article.
- Les façades des bâtiments seront implantées de façon régulière par rapport aux voies publiques parallèlement ou perpendiculairement, à l'exclusion du secteur UEe.
- Les constructions implantées sur des unités foncières ayant une façade sur l'Avenue Mermoz, doivent s'implanter à l'alignement ou à la limite qui s'y substitue.

6.2 Cas des constructions implantées à l'alignement

6.2.1. Dans la seule zone UE, en secteurs UE c et UEe, à l'exclusion des secteurs UE a, UE b, UE d, UE m et UEs :

- Les constructions peuvent s'implanter à l'alignement ou avec un retrait par rapport aux voies et aux emprises publiques.

6.2.2. En secteurs UE a, UE b, UE d, UE m et UEs :

- Les constructions doivent s'implanter à l'alignement ou à la limite qui s'y substitue conformément aux alignements obligatoires portés aux documents graphiques.

6.2.3 Dans le seul secteur UE c :

- Les constructions réalisées sur des terrains situés à l'intersection de deux voies peuvent venir s'implanter à l'alignement, à concurrence de 60% au plus de l'alignement ou de la marge de recul qui s'y substitue. En dehors de ces cas, les constructions doivent s'implanter en retrait dans les conditions exposées à l'article 6.3.1.

6.3 Cas des constructions implantées en retrait

6.3.1. En zone UE et en secteur UE c :

- Une distance minimale de **10 mètres** est exigée entre tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue.
- Dans cette bande de **10 mètres**, la construction ponctuelle de bâtiments annexes tels les locaux de gardiennage, les postes de transformation... est autorisée sous réserve que la surface Hors œuvre correspondante soit inférieure à **10%** de la surface de la bande considérée.

6.3.2. En secteurs UE a, UE b, UE m et UEs :

- **En l'absence des dispositions graphiques**, les constructions peuvent s'implanter à l'alignement ou en retrait.
- **En cas de retrait**, la distance minimale de tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue, comptée horizontalement, doit être égale à la différence d'altitude entre ces deux points.
 - Cette disposition ne s'applique pas dans le cas de voie dont la largeur est inférieure à **5 mètres**.
- **Pour les constructions à usage d'habitation**, un retrait supérieur ou égal à **2 mètres** de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue, peut être ménagé en rez-de-chaussée, dès lors que le nu de la façade de la construction est à l'alignement dès le premier étage. Dans ce cas, une surhauteur du plafond de rez-de-chaussée ou un travail de la coupe du

bâtiment est recommandée pour compenser la perte d'éclairément pouvant résulter de ce retrait.

- **En cas d'unité foncière bordée par plusieurs voies**, la plus large des voies est prépondérante sur une profondeur de **20 mètres**, à condition que la construction ne soit pas surélevée de plus de **3 mètres** par rapport à la hauteur normalement autorisée le long de la voie la plus étroite.
- **En cas de construction édifiée à l'angle de deux voies**, la partie de la construction bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas **20 mètres** mesurés à partir de l'alignement du carrefour ou du point d'intersection des alignements.

6.3.3. En secteur UEd :

- Les retraits ne sont pas autorisés

6.3.4. En secteur UEe :

- Les retraits des bâtiments sont déterminés en fonction des besoins induits par leurs activités.

6.4 Cas des constructions en saillies sur voirie

- Les saillies (balcons, corniches, auvents, marquises, etc. ...) édifiées en surplomb des voies publiques sont autorisées conformément aux dispositions des règlements de voiries en vigueur.
- Les saillies édifiées en surplomb des marges de reculement obligatoire sont assimilées aux saillies visées ci-dessus.

6.5 Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines

ARTICLE UE-7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1. Dispositions générales

- Toute construction doit être implantée en limite séparative ou avec un retrait suivant les dispositions définies au présent article.

7.2. Condition d'implantation des constructions implantées en retrait :

- Une distance d'au moins **2, 50 mètres** est exigée entre tout point de la construction et la limite séparative.

7.3. Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme :

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines

ARTICLE UE-8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

- Non réglementée

ARTICLE UE-9 - EMPRISE AU SOL

9.1. En secteur UE a, UEc, UEe et UEs, à l'exclusion de la zone UE et des secteurs UEb, UEd et UEm

Il n'est pas fixé d'emprise au sol.

9.2 En zone UE

- En cas d'implantation des constructions à l'alignement, un coefficient d'emprise au sol maximum est à respecter. Celui-ci s'élève à :
 - 80 % de la surface de l'unité foncière
 - Il est porté à 100% pour les constructions dont les toitures végétalisées équivalent à au moins 20% de l'emprise au sol des constructions.

9.3 En secteur UEb

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - 60 % de la surface de l'unité foncière
 - Il est porté à 80 %, pour les constructions dont les toitures végétalisées équivalent à au moins 25 % de l'emprise au sol des constructions.

9.4 En secteur UEd

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - 80 % de la surface de l'unité foncière
 - Il est porté à 100 %, pour les constructions dont les toitures végétalisées équivalent à au moins 20 % de l'emprise au sol des constructions.

9.5 En secteur UEm

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - 50 % de la surface de l'unité foncière pour les constructions destinées à l'habitat et/ou à des bureaux
 - Il est porté à 70 %, pour les constructions visées à l'alinéa précédent, dès lors que les toitures végétalisées équivalent à au moins 25 % de l'emprise au sol de ces constructions.

ARTICLE UE-10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Rappels :

- La hauteur se mesure :
 - à partir du sol naturel existant avant les travaux,
 - jusqu'à :
 - L'égout de toiture et jusqu'au faitage. L'égout du toit pris en compte pour la détermination de la hauteur est :
 - l'égout du toit le plus haut en cas de toits de hauteurs différentes.
 - Ou l'égout du toit des lucarnes ou des relevés de toiture
 - L'acrotère en cas de toiture terrasse
- Les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise sont exclus du calcul de la hauteur

10.1. Hauteur maximale absolue en zone UE et en secteur UEa et UEc

- La hauteur maximale absolue des constructions à usage exclusif d'habitation ne doit pas excéder :
 - 3 niveaux (R+2),
 - et :
 - 9 mètres à l'égout du toit
 - ou 10 mètres à l'acrotère

10.2. Hauteur maximale absolue en secteur UEb

- La hauteur maximale absolue des constructions ne doit pas excéder :
 - 5 niveaux (R+4),
 - et :
 - 15 mètres à l'égout du toit
 - ou 16 mètres à l'acrotère

10.3. Hauteur maximale absolue en secteur UEd

- La hauteur absolue relative des constructions ne doit pas excéder :
 - 15 mètres à l'égout du toit
 - ou 16 mètres à l'acrotère

10.4. Hauteur maximale absolue en secteur UEe

- La hauteur maximale absolue ne doit pas excéder :
 - 35 mètres

10.5. Hauteur maximale absolue en secteur UEm

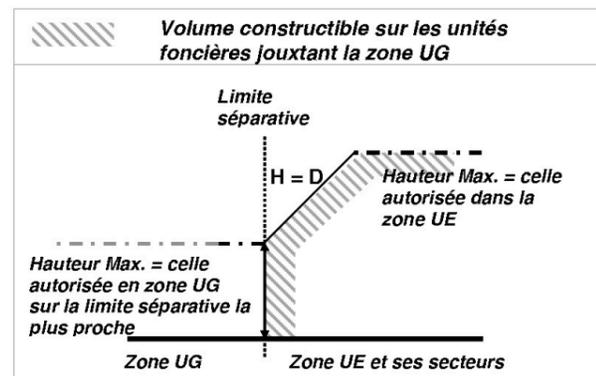
- Sous réserve de la compatibilité avec l'orientation d'aménagement figurant au présent PLU, la hauteur maximale absolue des constructions ne doit pas excéder :
 - 5 niveaux (R+4),
 - et :
 - 15 mètres à l'égout du toit
 - ou 16 mètres à l'acrotère
 - Toutefois, la hauteur n'est pas réglementée pour les seuls aménagements et extensions des constructions destinées à l'industrie, à l'artisanat et aux bureaux.

10.6. Hauteur maximale absolue en secteur UEs :

- Il n'est pas fixé de hauteur absolue maximale en secteur UEs.

10.7. Conditions spécifiques de hauteur, des constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG (applicable à l'ensemble de la zone UE et à ses secteurs) :

- La hauteur maximale autorisée pour les constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG, doit être au plus égale :
 - à la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative jouxtant la zone UG ($H = D$)
 - augmentée de la hauteur maximale admise en limite séparative par le règlement de la zone UG sur la limite séparative la plus proche.
 - Jusqu'à ne pas excéder la hauteur maximale absolue autorisée par le règlement de la présente zone.



ARTICLE UE 11 - ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 Dispositions générales

- Nonobstant les dispositions du présent article et conformément à l'article R. 111-21 du code de l'urbanisme :
 - « Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. »

11.2 Façades - Matériaux - Couleurs

- L'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings) est interdit sauf s'il s'intègre dans une composition architecturale d'ensemble.
- L'emploi de matériaux verriers réfléchissants est interdit.
- Les murs-pignons doivent être traités en harmonie avec les façades principales lorsqu'ils sont visibles d'une voie.
- Les façades en retrait du domaine public ou des limites latérales visibles depuis la voie publique, doivent être traitées comme des façades principales.
- Les matériaux apparents en façade doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant.

11.3 Les clôtures

- Les clôtures et portails doivent présenter une simplicité d'aspect.
- Leur hauteur ne doit pas dépasser :
 - 3 mètres
 - 4,5 mètres le long des infrastructures autoroutières en secteur UEe
- Sauf s'ils ne sont pas perceptibles depuis l'espace public, sont interdits les dispositifs mettant en œuvre de matériaux en clôtures présentant un aspect agressif ou pouvant présenter un danger pour les personnes tels que fils de fer barbelés, tessons de bouteilles, lignes électriques,
- En bordure des emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation publique, les clôtures doivent présenter un aspect fini et n'utiliser que des matériaux capables de leur conférer une certaine pérennité. A cette fin les grillages simple torsion, treillis soudés, canisses en matériaux plastiques, palplanches de béton préfabriqué, plaques ondulées métalliques ou de matériaux plastiques ne pourront être utilisés que dans une mise en œuvre soignée et dans une composition architecturale maîtrisée.
- En zone UE et en secteur UEc :
 - Les clôtures peuvent comporter une partie pleine dans une proportion ne pouvant excéder le tiers du linéaire
- Dans les secteurs UEa, UEb, UEd, UEm et UEs :
 - Les clôtures bordant les emprises publiques et les voies ouvertes à la circulation publique comporteront obligatoirement une partie pleine maçonnée en partie basse d'une hauteur comprise entre 0,45 m et 1 mètre, surmontée ou non de tout dispositif ajouré. Cette partie maçonnée doit comporter un ou plusieurs dispositifs (interruption(s) du mur.....) permettant le passage de la faune sauvage (fonction de corridor écologique).
- Dans le secteur UEe :
 - Les clôtures seront traitées de manière à contribuer à la qualité urbaine et paysagère

11.4 Les éléments techniques

11.4.1 Antennes paraboliques

- Les antennes paraboliques doivent être intégrées au site par tous moyens adaptés de manière à en réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique, et ne pas dépasser du faitage.

11.4.2. Les dispositifs de production d'énergie alternative

- Les éléments des dispositifs de production d'énergie alternative (éoliens, solaires, photovoltaïques, ...) sont autorisés en façade ou en toiture, à condition :
 - qu'ils soient intégrés au site par tous moyens adaptés de manière à réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique

11.4.3. Divers

- Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres et autres dispositifs liés à la desserte par les réseaux doivent être dissimulés dans l'épaisseur ou la composition de la façade, ou de la clôture. Leur aspect devra être intégré harmonieusement aux constructions.
- Les portes de garage ne pourront représenter plus de 45 % du linéaire de la façade de l'unité foncière sur voie publique.

11.4.4. Les éléments des climatiseurs

- Les éléments des climatiseurs visibles depuis l'extérieur doivent être intégrés à la construction :
 - Soit en étant placés sur la façade non visible depuis la voirie ;
 - Soit, à défaut, en les habillant d'un coffret technique en harmonie avec la façade sur rue.

11.5 Les travaux réalisés sur des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les travaux réalisés sur des éléments bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme et identifiés au plan de zonage, doivent respecter et mettre en valeur :
 - Les caractéristiques structurelles du bâtiment (volumétrie, implantation ...)
 - Les caractéristiques architecturales (assemblage de matériaux, rythme des ouvertures, éléments de modénatures, forme(s) de la toiture ...)

11.6 Règles particulières aux Commerces : les devantures

- L'agencement de la devanture commerciale doit prendre en compte :
 - Les tracés régulateurs verticaux qui définissent l'emplacement de la baie à partir des piédroits, des trumeaux et de la porte d'entrée de l'immeuble,
 - Les tracés régulateurs horizontaux qui définissent l'alignement de la hauteur de la baie et la composition générale de la vitrine.

11.7 Toitures

- En secteur UEe, l'ensemble des éléments - y compris techniques - composant les toitures, les débords et les saillies sont intégrés à la composition architecturale globale des bâtiments.

11.8 Structures légères

- En secteur UEe, les structures légères (auvents, abris, etc.) sont intégrées à la composition architecturale et paysagère globale des emprises.

ARTICLE UE-12 – STATIONNEMENT

- Afin d'assurer en dehors des voies et emprises publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, il est exigé :

12.1 Normes par type de construction

- Les règles applicables aux établissements et constructions non prévus ci-dessous sont celles auxquelles ces établissements sont le plus directement assimilables.
- Modalités de calcul des places de stationnement :
 - Dans le cas où le nombre de places de stationnement exigé est calculé par tranche de m² de Surface Hors Œuvre Nette réalisée, le calcul se fait par tranche entière échue.
 - **Par exemple**, lorsqu'il est exigé 1 place de stationnement par tranche de 70 m² de surface hors œuvre nette réalisée, le nombre de place exigée pour une opération de 90 m² de SHON, est de une.
- Les aires de stationnement pour les véhicules légers doivent avoir une surface minimale de :
 - 2.30 m x 4.70 m. pour les stationnements en épi
 - 2.10 m x 5.00 m pour le stationnement longitudinal
- En cas de réalisation d'un parc de stationnement de plus de 5 véhicules, cette surface sera vérifiée avec le critère de 25 m² par véhicule afin d'assurer dans de bonnes conditions, le stationnement et le dégagement nécessaire à son accessibilité.
- Sont considérés comme des **corridors de desserte des transports collectifs**, les périmètres situés :
 - À moins de 200 mètres d'un axe de transport collectif structurant de type tramway, TCSP ou bus à niveau de service (Mobilien)
 - À moins de 400 mètres d'une station de métro ou d'une gare de RER
- A l'intérieur des corridors de desserte des transports collectifs, les normes relatives aux stationnements des véhicules motorisés, sont minorées de **25%**, à l'exception de celles s'appliquant aux constructions à usage d'habitation et aux constructions à usage de commerce supérieures à 1000 m² de SHON. Les normes relatives aux stationnements des cycles ne sont pas concernées par cette minoration.

12.1.1. Constructions à usage d'habitation

- Le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction des besoins induits et les possibilités de stationnement public existant ainsi que de la desserte par les transports en commun.
- Conformément à l'article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme, il ne sera pas imposé la réalisation d'aires de stationnement pour la construction, la transformation ou l'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.

12.1.2. Constructions à usage de bureaux

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 200 m² de SHON,
 - 1 place de stationnement pour 150 m² de SHON dans le cas d'une extension. Au-delà d'une extension de 20 % de la SHON existante, la norme est la création d'1 place de stationnement pour 100 m² de SHON.

12.1.3. Constructions à usage artisanal ou industriel ou d'entrepôts

- Il est exigé au minimum :
 - 2 places de stationnement par unité foncière
 - Et au-delà de 500 m² de SHON, 1 place de stationnement pour 250 m² de SHON,
 - Ces normes ne sont pas applicables aux extensions inférieures à 20 % de la SHON existante ou inférieure à 400 m² de SHON.

12.1.4. Les constructions à usage de commerces

12.1.4.1. En zone UE et dans ses secteurs, à l'exception du secteur UE d

- Il est exigé au minimum :
 - 1 place de stationnement pour 80 m² de SHON,
- Ces normes ne s'appliquent pas dans le cas de modification des commerces existants et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20% ou 100 m²

12.1.4.2 Dans le seul secteur UE d

- Il est exigé au minimum :
 - 1 place de stationnement pour 40 m² de SHON,
- Ces normes ne s'appliquent pas dans le cas de modification des commerces existants et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20% ou 100 m²

12.1.5. Les constructions à usage d'hôtels

- Il est exigé au minimum :
 - 1 place de stationnement pour 5 chambres.
- Pour les hôtels de plus de 60 chambres, 1 place de stationnement doit être réservée aux autocars par tranche de 80 chambres.
- Cette norme ne s'applique pas dans le cas d'aménagement ou d'extension d'hôtel dont le nombre de chambres resterait inférieur ou égal à 25 après extension.

12.1.6. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

- Le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement public existant ainsi que de la desserte par les transports en commun.

12.1.7. Livraison et exploitation

- Les aires de stationnement, d'évolution, de chargement et de déchargement des charrettes à bras doivent être situées à l'intérieur des propriétés et être dimensionnées en fonction des besoins des visiteurs et de l'exploitation.

12.2 Impossibilité de réaliser les places de stationnements sur le terrain de l'opération

- En cas d'impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération ou sur un autre terrain situé à moins de 300 mètres du premier, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur peut se dégager de ses obligations, conformément à l'article L 123-1-2 du code de l'urbanisme :
 - soit en acquérant dans un parc privé, existant ou en cours de réalisation, situé à moins de 300 mètres du terrain de l'opération les surfaces de stationnement qui lui font défaut,
 - soit en obtenant une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité de l'opération.

12.3 Stationnement des cycles

12.3.1. En zone UE et dans l'ensemble de ses secteurs, à l'exception du secteur UEe :

- Pour toute construction à usage d'habitation, il est exigé :
 - 1 m² réservé au stationnement des cycles pour chaque logement créé
- Pour les autres constructions, il est exigé :
 - 1 m² réservé au stationnement des cycles pour la création de 100 m² de SHON

12.3.2. Dans le seul secteur UEe :

- Le nombre de places de stationnement des cycles est déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement public existant ainsi que de la desserte par les transports en commun.

ARTICLE UE-13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

13.1 Obligation de planter

- Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Tout arbre abattu doit être remplacé par un arbre d'une essence et d'un développement équivalent, sauf en cas d'impossibilité du fait de la configuration de l'unité foncière.
- Les aménagements doivent être conçus de façon à limiter l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux perméables ou tout autre technique favorisant la rétention des eaux, notamment la végétalisation des toitures (dès lors que l'emprise au sol occupé par le ou les constructions ne permet pas la réalisation d'aménagements de gestion des eaux pluviales au sol, la végétalisation pérenne des toitures peut être comptabilisée en surface non imperméabilisée).
- En zone UE et dans l'ensemble de ses secteurs, à l'exception du secteur UEe :
 - Les espaces libres de construction, en dehors des aires de stationnement des véhicules, ainsi que les toitures-terrasses de plus de 100 m² dont la hauteur est inférieure à 6 mètres par rapport au sol naturel, doivent faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble. Les plantations doivent s'adapter à la surface réduite des espaces ou à la proximité des constructions.
 - Ces espaces doivent comporter des arbres de haute tige, sur tige ou en cépée, à raison de 1 arbre au minimum par tranche de 100m²
- En secteur UEe :
 - Les espaces libres de construction doivent faire l'objet d'un traitement paysager qualitatif, comprenant la mise en place d'une végétalisation adaptée.
 - Pour les programmes de bureaux et leurs locaux associés (restauration,...), les toitures-terrasses de plus de 100 m² dont la hauteur est inférieure à 6 mètres par rapport au sol naturel doivent faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble.
- Les marges de recul non bâti par rapport à la voie publique doivent être paysagées et plantées.
 - Les aires de stationnement de plein air doivent être plantées à raison d'1 arbre sur tige pour au moins 100 m² de surface dédiée au stationnement. En cas d'impossibilité, stationnement à l'air libre sur ouvrages en infrastructure par exemple, la plantation de ces arbres doit être reportée dans les autres espaces libres de l'unité foncière.
- Les arbres sur tige doivent être plantés dans 10m² minimum de terre végétale et doivent être protégés par des dispositifs pare-racines et par des dispositifs contre les agressions causées par les véhicules.

- Les plantations doivent respecter les distances par rapport aux limites séparatives prescrites par l'article 671 du code civil.

13.2 Obligation de perméabiliser

- Les surfaces libres de constructions et les surfaces des toitures des parkings en sous-sol doivent être végétalisées et non imperméabilisées sur au moins **30 %** de leur surface. Ce pourcentage peut être réduit jusqu'à concurrence de **15 %** de la superficie libre de constructions, si les constructions comprennent, au minimum, une surface de toiture végétalisée équivalente au double de la superficie non imperméabilisée ainsi réduite.
 - **Par exemple**, si seulement 18 % de la superficie libre de constructions est laissée non imperméabilisée, les toitures végétalisées doivent couvrir une surface au moins équivalente à 24 % de la superficie libre de constructions.

13.3 Dans la seule zone UE et ses secteurs, à l'exclusion des secteurs UEe et UE m

- Les plantations sont réalisées en accompagnement des clôtures implantées soit à l'alignement par rapport aux voies publiques, soit en limites séparatives.
- Il est recommandé de choisir les essences et espèces dans la liste suivante :
 - Arbres : pommier d'ornement, prunier-cerise, sorbier, aubépine, chêne, orme (ulmus), frêne, érable, charme
 - Arbustes : cornouiller, noisetier, amélanchier, fusain, viome, rosier
- En limite des voies publiques :
 - lorsqu'existe ou est prescrit le retrait des plantations par rapport à l'alignement, les plantations doivent occuper une bande de 3 mètres de large et les arbres et arbustes (ou couvre-sols) sont plantés en quinconce. Cette bande plantée participe de la qualité d'adresse et d'entrée de l'entreprise.
- En limite séparative :
 - les plantations sont constituées de haies.
 - Un retrait de 0,5 mètres de la haie par rapport à la clôture est recommandé afin de faciliter l'entretien et la taille.

SECTION III : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UE-14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 Dispositions générales de la zone UE et de ses secteurs, à l'exception des secteurs UE d et UE s

- Il n'est pas fixé de C.O.S.

14.2 Dispositions en secteur UEd

- Pour les seules constructions à usage de commerce, il est fixé un COS de 2.

Il n'est pas fixé de C.O.S pour les constructions qui ne sont pas à l'usage de commerce

14.3 Dispositions en secteur UEs

- Pour les seules constructions à usage d'habitation, il est fixé un COS de 0,5.
- Pour les seules constructions à usage de commerce, il est fixé un COS de 0,2.

Il n'est pas fixé de C.O.S pour les constructions qui ne sont ni à usage d'habitation, ni à usage de commerce

C2.

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



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*

REGLEMENT DE LA ZONE UA

L'attention des constructeurs et de l'ensemble des usagers du PLU est attirée sur les phénomènes naturels ou anthropiques marquant le territoire de La Courneuve :

- Des mouvements de terrains dus à la dissolution de gypse antéludien délimités sur les documents graphiques. Les constructions sont soumises à l'autorisation préalable de l'Inspection Générale des Carrières et doivent respecter les règles techniques prescrites par cette dernière.
- Des mouvements de terrain dus au phénomène de retrait-gonflement des argiles, pour lesquels un Plan de Prévention des Risques a été prescrit par arrêté préfectoral n° 01-3061 du 23 juillet 2001.
- Des risques d'inondations indirectes par remontée des nappes phréatiques, inondations pluviales urbaines (orage occasionnant de forts ruissellements) et débordement des réseaux insuffisants ou stagnation des eaux pluviales.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme :

« Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations. »

SECTION I : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UA - 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1.1. Dispositions générales :

- Les constructions et installations qui, par leur nature ou leur importance, seraient incompatibles avec le caractère du voisinage ou susceptibles de porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique.
- Les constructions et installations à usage agricole,
- Les nouvelles constructions et installations à usage industriel, à l'exception de celles autorisées en UA 2.1,
- Les entrepôts, à l'exception de ceux autorisés en UA 2.1.,
- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
- Les nouvelles batteries de garages isolées, à l'exception des parkings en ouvrage (silos, souterrains, ...), comportant plus de deux places de stationnement, lorsque leur réalisation n'est pas liée à une opération de construction ou d'aménagement comportant des constructions ayant une autre destination,

- Les caravanes isolées, les campings de toutes natures et les terrains de stationnement des caravanes

1.2. Dispositions spécifiques :

- Place du Pommier de Bois, allée des Tilleuls, cour des Maraîchers, 58 à 80, rue de la Convention et passage du Progrès :
 - En sus des dispositions de l'article UA 1.1., sont interdites les constructions dont le rez-de-chaussée est destiné à l'habitat, à l'exception des logements destinés aux personnes dont la présence permanente sur place est requise (locaux de gardiennage)

ARTICLE UA - 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

- Les constructions et installations à usage artisanal, commercial, et de bureaux, la création, l'extension ainsi que la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, et les installations et travaux divers, à la triple condition :
 - qu'ils soient compatibles par leur fonctionnement avec la présence d'habitations sur la zone,
 - que des dispositions soient prises afin d'éviter une aggravation des nuisances ou risques pour le voisinage (nuisance (livraison, bruit, ...), incendie, explosion, ...),
 - et que les nécessités de leur fonctionnement lors de leur ouverture, comme à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes.
- La réfection et l'agrandissement des constructions et installations à usage industriel à la double condition :
 - que des dispositions soient prises afin d'éviter toute gêne et tout risque pour le voisinage (nuisance (livraison, bruit, ...), incendie, explosion, ...),
 - et que la nouvelle construction n'excède pas 50 % de la SHOB des bâtiments régulièrement édifiés
- Les constructions et les extensions à vocation d'entrepôts à la double condition :
 - qu'ils ne constituent pas la destination principale de l'unité foncière
 - et que leur superficie n'excède pas 30 % de la SHON réalisée sur l'unité foncière.
- Sur les périmètres de raccordement au pignon obligatoire portés au document graphique, les constructions doivent respecter cette obligation de raccordement.

SECTION II : CONDITIONS DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UA - 3 : CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC :

- Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne bénéficie d'une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du code civil.

3.1. Accès

- Toute propriété pour être constructible doit comporter un accès d'une largeur minimum de 3,50 mètres sur une voie publique, une voie privée ouverte à la circulation générale ou sur un passage privé.
- Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Ils doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

3.2. Voirie

- Les constructions et installations nouvelles doivent être édifiées sur des terrains desservis par des voies publiques ou privées nouvelles dont les caractéristiques correspondent à leur destination notamment quand elles doivent permettre des manœuvres de véhicules lourds et encombrants tels que les véhicules d'ordures ménagères.
- Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile et répondant à leur destination.
- Les voies en impasse à créer doivent être aménagées dans leur partie terminale pour permettre le retournement des véhicules de lutte contre l'incendie, de sécurité civile, ...

ARTICLE UA - 4 - CONDITIONS DE DESSERTES DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS**4.1. Eau potable**

- Toute construction qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

4.2. Assainissement**4.2.1. Eaux usées**

- Le raccordement au réseau collectif d'assainissement, lorsqu'il existe, est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle engendrant des eaux usées, dans les conditions définies conformément aux avis de l'autorité compétente concernée.
- Le raccordement au réseau collectif doit être conçu et réalisé selon un dispositif séparatif.
- L'évacuation des eaux usées industrielles ou en provenance d'une installation classée pour la protection de l'environnement dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à un prétraitement conforme à la législation en vigueur et aux prescriptions de l'autorité compétente en matière d'assainissement.

4.2.2. Eaux pluviales

- Les rejets dans le réseau collecteur, lorsqu'il existe, doivent être limités au maximum aux préconisations des services compétents dans le domaine de l'eau et de l'assainissement. La qualité des eaux rejetées doit être compatible avec le milieu récepteur.
- Des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales (rétention et/ou récupération) doivent être privilégiées systématiquement afin de limiter et d'étaler dans le temps ces apports au réseau collecteur.
- Tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un séparateur d'hydrocarbures à obturation automatique avec dispositif d'alarme, installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales.

4.3. Électricité – Télécommunications

- La création, ou l'extension des réseaux de distribution d'électricité, de téléphone, de télécommunications (téléphone, réseau câblé ou autre ...) ainsi que les raccordements sont souterrains et regroupés sous trottoir.
- Dans le cadre de renforcement et de restructuration des réseaux ou d'opérations d'ensemble, les réseaux aériens existants doivent être mis en souterrain, sauf contrainte technique particulière.

4.4. Déchets

- Dans la mesure où l'apport volontaire de proximité ne peut être mis en œuvre, toute construction doit prévoir sur l'unité foncière l'aménagement de locaux spécifiques pour les déchets ménagers, les encombrants et (ou) industriels et dimensionnés au tri et à la collecte sélective, conformément à l'arrêté figurant l'annexe 11 du PLU
- La localisation des locaux doivent favoriser la fonctionnalité :
 - par une accessibilité aisée
 - par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri ;
 - Par une prise en compte des nuisances visuelles
 - Les conteneurs et compacteurs enterrés seront privilégiés
- Les constructions existantes justifiant d'impossibilités techniques majeures d'aménager ces locaux sont exemptées de ces dispositions.

ARTICLE UA- 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

- Non réglementé

ARTICLE UA- 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**6.1. Dispositions générales :**

- Dans le cas de voie privée, la limite latérale effective de la voie est prise comme alignement.
- Dans le cas où des marges de reculement obligatoire sont portées sur les documents graphiques, la limite de la marge est prise comme alignement.
- Le nu des façades de la construction principale ou du corps principal de la construction, doit être édifié à l'alignement des voies publiques existantes ou à modifier, ou à la limite qui s'y substitue, dans les conditions définies à l'alinéa UA 6.2., à l'exception des cas de retrait définis à l'alinéa UA 6.3, des pans coupés à l'alinéa UA 6.5 et des saillies autorisées à l'alinéa UA 6.6.

6.2. Précisions relatives aux cas des constructions implantées à l'alignement en zone UA et dans l'ensemble de ses secteurs :**6.2.1. Dans le cas où des prescriptions figurent au document graphique :**

- Les constructions à l'alignement des voies publiques existantes ou à modifier, ou à la limite qui s'y substitue, doivent être implantées en front bâti continu ou discontinu d'une limite séparative latérale à l'autre, conformément aux prescriptions repérées au plan de zonage.

- Les constructions en front bâti continu doivent être implantées :
 - A l'alignement, à concurrence de 50% au moins et de 75% au plus de l'alignement ou de la marge de reculement
- Les constructions en front bâti discontinu doivent être implantées :
 - A l'alignement, à concurrence de 50% au moins et de 65% au plus de cet alignement ou de la marge de reculement.

6.2.2. Cas des constructions comportant des locaux à usage d'habitation en rez-de-chaussée :

- Pour les constructions comportant des locaux à usage d'habitation en rez-de-chaussée, un retrait minimum de 2 mètres peut être ménagé en rez-de-chaussée, dans le respect des prescriptions de l'alinéa UA 6.2.1., dès lors que le nu de la façade de la construction est à l'alignement des voies publiques existantes ou à modifier, ou à la limite qui s'y substitue :
 - dès le premier étage si la construction n'excède pas une hauteur de 2 niveaux (R+1)
 - dès le premier ou deuxième étage, si la construction a une hauteur supérieure à 2 niveaux (R+1)
- Dans ce cas, une surhauteur du plafond du rez-de-chaussée ou un travail de la coupe du bâtiment est recommandé pour compenser la perte d'éclairage pouvant résulter de ce retrait.

6.3. Cas des constructions implantées en retrait de l'alignement

- Cas de retrait en zone UA et en secteurs UAb, UAc et UAd, à l'exception du secteur UAa :
 - Une implantation en retrait de l'alignement des voies publiques existantes à modifier ou à la limite qui s'y substitue, est autorisée à la condition que l'espace de retrait soit traité qualitativement (plantations, revêtements, etc.) et qu'il reste perceptible depuis l'espace public.
 - Sont notamment concernés :
 - Les équipements de service public ou d'intérêt collectif,
 - Les constructions permettant un raccord d'alignement irrégulier,
 - Les constructions situées sur des unités foncières atypiques quant à leur forme, leurs dimensions ou à leur rapport à l'espace public.

6.4. Dispositions applicables en zone UA et dans l'ensemble de ses secteurs :

- Dans le cas des unités foncières bordées par une voirie dont la largeur est inférieure à 5 mètres (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) :
 - La distance minimale de tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue, comptée horizontalement doit être au moins égale :
 - **A la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades percées de baies des locaux à usage d'habitation et des locaux d'activités.
 - **Au tiers de la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades aveugles.

Pans coupés

- Dans le cas de constructions édifiées à l'angle de deux voies publiques, le pan coupé à l'angle peut être imposé, notamment pour des raisons de dégagement visuel concourant à une meilleure sécurité routière ou à une meilleure qualité architecturale ou urbaine.

6.5. Cas des constructions en saillies sur voirie

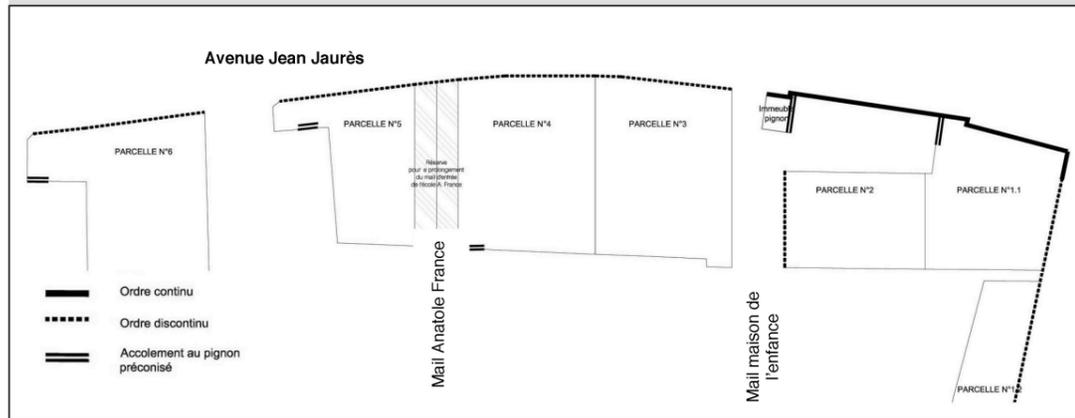
6.6.1. En zone UA et en secteurs UA a et UAc, à l'exception du secteur UAb :

- Les saillies (balcons, corniches, auvents, marquises, etc.) édifiées en surplomb des voies publiques sont autorisées conformément aux dispositions des règlements de voiries en vigueur.
- Les saillies édifiées en surplomb des marges de reculement obligatoire sont assimilées aux saillies visées ci-dessus.

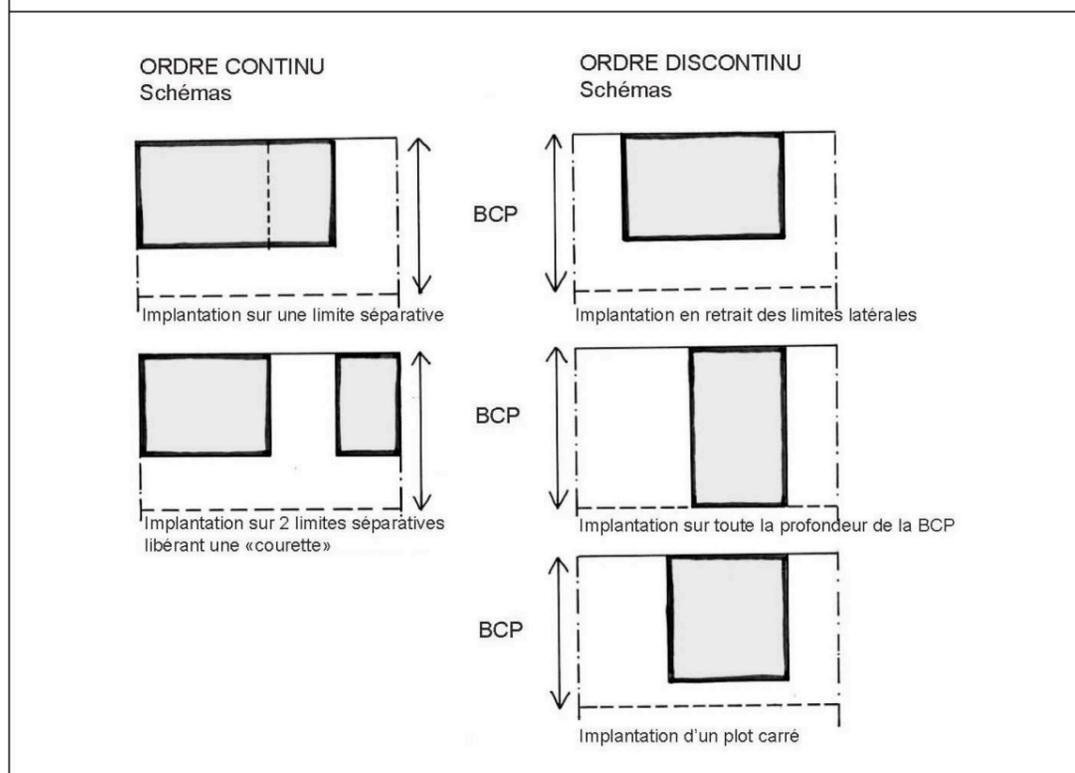
6.6.2. Dans le seul secteur UAb :

- Au-delà d'une hauteur de **3 mètres** au-dessus du trottoir, les seuils, socles, subassements, bandeaux, corniches et autres éléments peuvent être en saillie de 0, 20 mètre.
- Dans la bande constructible principale définie à l'article UA 7, les éléments en saillie sur l'espace public peuvent, sous réserve du respect du règlement de voirie :
 - être portés à **1,40 mètre** pour la partie de façade située à 3 mètres au-dessus du trottoir
 - la largeur de la saillie des oriels est limitée à **3,50 mètre**, leur largeur cumulée en façade ne pourra excéder 60% de ladite façade.
- En cas de recul vis-à-vis de l'alignement, les ouvrages peuvent être en saillie du plan principal de la façade à concurrence du retrait.

UA 6 IMPLANTATION EN ORDRE BATI CONTINU OU DISCONTINU EN SECTEUR UA b



Implantation à l'alignement <u>en front bâti continu</u> (50% à 75% de l'alignement) Sur une limite séparative ou les deux	Implantation à l'alignement <u>en front bâti discontinu</u> (50% à 65% de l'alignement) En retrait des limites séparatives
---	---



6.6.3 . Dans le seul secteur UAd :

Le rôle des saillies est à la fois de souligner et d'accompagner la composition architecturale des bâtiments existants ou à construire. Il est aussi de doter les façades de dispositifs 'espaces tampon en encorbellement) permettant la valorisation des apports solaires gratuits dans les constructions ou encore l'installation d'équipements pare-soleil sur des expositions défavorables susceptibles de générer un inconfort.

La conception technique et architecturale des éléments de construction en saillie doit, dans la mesure du possible, permettre de les végétaliser. Ces éléments doivent être compatibles avec l'aspect général de la voie. Une attention toute particulière doit être portée au bon aspect de leur sous-face.

6.6.3.1 Saillies sur rez-de-chaussée

Dans la hauteur du rez-de-chaussée sur voie, une saillie décorative de 0,20 mètres par rapport au plan de façade est admise à une hauteur de 3,20 mètre au dessus de 3,20 m pour des bandeaux supports d'enseigne ou corniches dans la hauteur du soubassement.

Des auvents d'une saillie au plus égale à 1,20 mètres situés à plus de 3,20 mètres au-dessus du trottoir et au plus dans la hauteur du soubassement peuvent être autorisés pour marquer les entrées et les accès aux constructions.

6.6.3.2 Saillies sur verticale de hauteur hors rez-de-chaussée

Éléments de modénature

Des saillies de 0,20 mètres par rapport au plan de façade pour des éléments de modénatures (bandeaux, corniches, appuis, encadrements de baies...) sont admises sur toutes les voies que soient leur largeur.

Balcons et ouvrages assimilés

La saillie des balcons et ouvrages assimilés comme des espaces tampon (serre orientées Sud-est et Sud-ouest), des bow-windows et des brise-soleils est admise dans la hauteur du gabarit à partir de 3,20 mètres au-dessus du niveau du trottoir, si elles n'excèdent pas en encorbellement 1,50 mètres.

Dans le cas des bâtiments implantés en retrait ces encorbellements peuvent être portés à 2,00mètres, sans toutefois surplomber la bordure du trottoir ou d'un espace circulé.

Les coffres de volets roulants ne peuvent être disposés en saillie par rapport au plan de la façade.

6.6. Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme :

- Les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines.

ARTICLE UA- 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

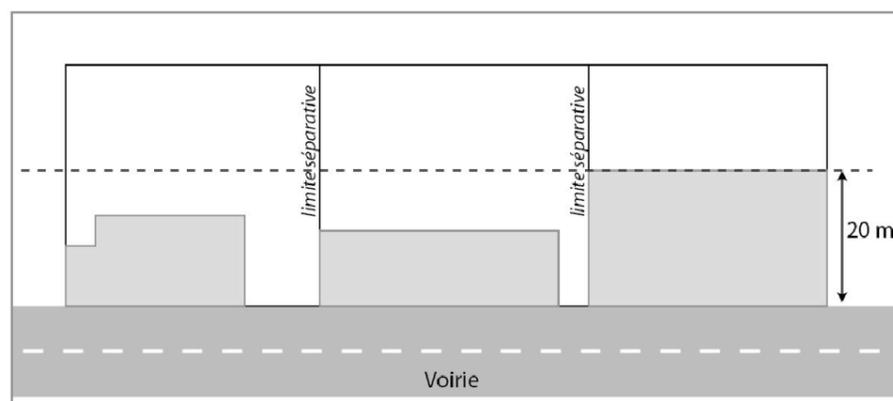
7.1. Dispositions générales:

- Toute construction doit être implantée en limite séparative ou avec un retrait suivant les dispositions définies au présent article.

7.2. En zone UA et en secteur UA a, à l'exception des secteurs UAb et UAc :

7.2.1. Cas des implantations en limite séparative :

- Dans une bande d'une profondeur maximale de 20 mètres à compter de l'alignement ou de la limite de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue lorsqu'elle est portée sur les documents graphiques :
 - La façade de la construction la plus proche de l'alignement ou de la limite de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue lorsqu'elle est portée sur les documents graphiques, doit être édifiée, en tout ou partie, sur au moins une des limites séparatives latérales,



- Au-delà de la bande d'une profondeur maximale de 20 mètres à compter de l'alignement ou de la limite de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue lorsqu'elle est portée sur les documents graphiques, les constructions doivent s'implanter :
 - ou en limite séparative
 - ou en retrait, dans le respect des prescriptions définies aux alinéas 7.2.2. et 7.2.3. du présent.

7.2.2. Condition d'implantation des constructions implantées en retrait :

- Dès lors que la façade sur rue est édifiée en ordre continu sur au moins une limite séparative latérale (c'est-à-dire touchant une voie), des retraits sont autorisés dans les conditions suivantes, au-delà de la façade sur rue :
 - Murs percés de vues (au sens du code civil) :
 - Une distance d'au moins 4 mètres est exigée entre tout point de la construction et la limite séparative. Toutefois, si la façade comporte des baies principales, la distance comptée horizontalement à l'appui de ces

baies au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points ($L \geq H$), sans pouvoir être inférieure à 6 mètres.

- Murs aveugles
 - En cas de murs aveugles la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau de la limite séparative ne peut être inférieure au tiers de la différence d'altitude entre ces deux points sans toutefois pouvoir être inférieure à 2,50 mètres. Cette disposition ne s'applique pas si l'espace compris entre la limite parcellaire et le mur aveugle est nécessaire à la circulation des personnes.
 - Sont assimilés à des murs aveugles les façades percées de vues dont la hauteur d'allège se situe au moins à 1,70 mètre au-dessus du plancher fini et pouvant comporter à rez-de-chaussée un accès donnant sur un dégagement.

7.2.3. Extensions et surélévations de construction existante ne respectant pas les règles du présent PLU, sans création de vue :

- Les constructions existantes, ne respectant pas les conditions d'implantations fixées au présent PLU, peuvent faire l'objet d'extensions ou de surélévations sans création de vue, dans le prolongement de l'implantation existante à condition :
 - Que la distance en tout point, de cette extension vis-à-vis de la limite séparative ne soit pas inférieure à celle préexistante.
 - Et que la hauteur de l'extension n'excède pas celle de la construction existante.
 - Et de ne pas jouxter la zone UG.

7.3. Règles d'implantation en secteur UA b :

- Les règles d'implantation sont différentes en fonction des bandes constructibles principales et secondaires repérées aux documents graphiques.
- La bande constructible principale est située dans une profondeur de 25 mètres à partir de l'alignement.
- La bande constructible secondaire est située dans une profondeur au-delà de la bande constructible principale.

7.3.1. Règles d'implantation par rapport aux limites séparatives latérales :

- Dans la bande constructible principale :
 - Construction en front bâti continu :
 - Dans une profondeur inférieure à 15 mètres prise à partir de l'alignement ou de la marge de reculement qui s'y substitue :
 - Les constructions doivent s'implanter sur au moins une des limites séparatives latérales.
 - Dans une profondeur au-delà de 15 mètres prise à partir de l'alignement ou de la marge de reculement qui s'y substitue :
 - Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites n'excède pas 3,20 mètres peuvent s'implanter sur les limites séparatives latérales.
 - Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites est supérieure à 3,20 mètres, doivent respecter un retrait minimum de 7 mètres.
 - Construction en front bâti discontinu :
 - Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites n'excède pas 3,20 mètres peuvent s'implanter sur les limites séparatives latérales.

- Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites est supérieure à **3,20 mètres**, doivent respecter un retrait minimum de **7 mètres**.
- Des implantations différentes peuvent être autorisées ou imposées afin de respecter la trame bâtie existante aux abords du projet et notamment afin de couvrir des murs pignons existants.
- Dans la bande constructible secondaire
 - Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites n'excède pas **3,20 mètres** peuvent s'implanter sur les limites séparatives latérales, sur **50%** maximum de la longueur totale des limites séparatives.
 - Les constructions dont la hauteur sur cette ou ces limites est supérieure à 3,20 mètres, doivent respecter un retrait minimum de **4 mètres**, tel que la distance de tout point du nu des façades et le point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative augmentée de **3 mètres**, ne doit pas être inférieure à la différence d'altitude entre ces deux points ($H \leq L + 3$ m).

7.3.2. Règles d'implantation en limites séparatives non latérales

- Tout point d'une construction doit être compris dans le gabarit délimité par un angle de 45° par rapport à l'horizontale à partir de **3,20 mètres** de hauteur sur les limites séparatives à compter du niveau du terrain naturel de l'unité foncière d'implantation ou de celui de l'unité foncière voisine si celle-ci est à un niveau différent.
- Les constructions d'une hauteur supérieure à **3,20 mètres** doivent respecter un retrait minimum de **4 mètres**.

7.3.3. Cas particuliers

- Des gabarits différents peuvent être autorisés ou imposés pour les constructions contiguës aux emprises foncières de l'école Anatole France et de la maison de l'enfance dans le souci d'une harmonie d'ensemble.

7.4. Règles d'implantation en secteur UA c :

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait.
- Les constructions implantées en retrait des limites séparatives, sur toute la profondeur de l'unité foncière, doivent l'être selon les prescriptions définies aux alinéas 7.2.2. et 7.2.3. du présent article.

7.5. Règles d'implantation en secteur UA d :

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait.
- Les constructions implantées en retrait des limites séparatives, sur toute la profondeur de l'unité foncière, doivent l'être selon les prescriptions définies aux alinéas 7.2.2. et 7.2.3. du présent article.

7.6. Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme :

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines.

ARTICLE UA- 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

8.1. En zone UA et en secteurs UA a et UA c :

- Les constructions non contiguës doivent être implantées de manière que l'une au moins des baies importantes de tout local ne soit masquée par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de cette baie serait vue dans un plan perpendiculaire à la baie sous un angle de plus de 45° ($L \geq H$) au-dessus du plan horizontal.
- Une distance **d'au moins 4 mètres** est exigée entre deux constructions non contiguës ou entre deux corps d'une même construction. Toutefois, cette distance :
 - Doit être portée à **6 mètres** pour les baies principales de tout local à usage d'habitation.
 - Peut dans le secteur UAa être ramenée à **2,50 mètres** entre deux murs aveugles, si l'espace qui les sépare est affecté à la distribution des deux bâtiments ou corps de bâtiment.

8.2. En secteur UA b :

- La distance entre deux constructions implantées dans la bande constructible principale doit être supérieure à **4 mètres**.
- Dans la bande constructible principale dans une épaisseur de **15 mètres** pris à partir de l'alignement, un cercle de 7 mètres de diamètre doit pouvoir être inscrit en plan à tout niveau de l'intervalle qui sépare deux constructions.
- Aux étages inférieurs des balcons pourront relier les constructions ou corps de constructions à la condition de préserver au-dessous une transparence visuelle vers l'arrière de l'ilot sur une hauteur d'au moins un niveau et demi.

8.3. En secteur UA d :

- Les constructions non contiguës doivent être implantées de manière que l'une au moins des baies importantes de tout local ne soit masquée par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de cette baie serait vue dans un plan perpendiculaire à la baie sous un angle de plus de 90° ($L \geq H/2$) au-dessus du plan horizontal.
- Une distance **d'au moins 4 mètres** est exigée entre deux constructions non contiguës ou entre deux corps d'une même construction. Toutefois, cette distance :
 - Doit être portée à **6 mètres** pour les baies principales de tout local à usage d'habitation.
 - Peut dans le secteur UAd être ramenée à **2,50 mètres** entre deux murs aveugles, si l'espace qui les sépare est affecté à la distribution des deux bâtiments ou corps de bâtiment.

ARTICLE UA - 9 - EMPRISE AU SOL

9.1. En zone UA et en secteurs UA a et UA c :

- Le coefficient d'emprise au sol **maximum** est de **60 %**.

9.2. En secteur UA a :

- Le coefficient d'emprise au sol **maximum** est de :
 - **60 %**
 - **100 %** pour les constructions dont le rez-de-chaussée est destiné aux commerces ou à l'artisanat, à la condition que la toiture soit végétalisée sur une surface au moins équivalente à 30% de la surface de l'unité foncière.

9.3. En secteur UA b :

- A l'exception du périmètre d'emprise au sol non réglementé, porté aux documents graphiques, le coefficient d'emprise au sol **maximum** est de :
 - Dans la bande constructible principale définie à l'article UA 7 :
 - **60 %** de la surface de la bande constructible principale pour les constructions dont la SHON est majoritairement affectée à l'habitat,
 - **70 %** de la surface de la bande constructible principale dans les autres cas.
 - Dans la bande constructible secondaire définie à l'article UA 7 :
 - **50 %** de la surface de la bande constructible secondaire.

9.4. En secteur UA d :

- Le coefficient d'emprise au sol **maximum** est de :
 - **60 %**
 - **100 %** pour les constructions dont le rez-de-chaussée est destiné aux commerces ou à l'artisanat, à la condition que la toiture soit végétalisée sur une surface au moins équivalente à 30% de la surface de l'emprise bâtie.

UA- 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS**Rappels :**

- La hauteur se mesure :
 - à partir du sol naturel existant avant les travaux,
 - jusqu'à :
 - L'égout de toiture et jusqu'au faitage. L'égout du toit pris en compte pour la détermination de la hauteur est :
 - l'égout du toit le plus haut en cas de toits de hauteurs différentes.
 - Ou l'égout du toit des lucarnes ou des relevés de toiture
 - L'acrotère en cas de toiture terrasse
- Les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise sont exclus du calcul de la hauteur
- Définition des hauteurs :
 - La **hauteur maximale absolue** est la hauteur maximale autorisée sur la zone.
 - La **hauteur relative** permet de fixer un plafond de hauteurs, variable suivant la distance des constructions par rapport à la largeur des voies.
 - La norme la plus contraignante s'impose aux constructions.

10.1. Dispositions générales**10.1.1. La hauteur maximale absolue**

- La **hauteur maximale absolue** des constructions ne doit pas excéder :
 - **En zone UA et en secteur UA a, à l'exclusion des secteurs UA b et UA c :**
 - **6 niveaux, (R+5)**
 - et :
 - **19 mètres** à l'acrotère
 - ou **18 mètres** à l'égout du toit
 - **En outre, dans le seul secteur UA a :**
 - Pour les constructions dont le rez-de-chaussée est majoritairement destiné à une occupation commerciale, la hauteur maximale absolue est portée à :
 - **7 niveaux (R+6)**
 - et :
 - **23 mètres** à l'acrotère
 - ou **22 mètres** à l'égout du toit
 - **Dans le seul secteur UA b :**
 - Une variation de la hauteur maximale des façades peut être autorisée ou imposée pour permettre l'accroche harmonieuse sur les constructions contiguës.
 - **Dans la bande constructible principale** définie à l'article UA 7 :
 - **6 niveaux, (R+5)**
 - et :
 - **19 mètres** à l'acrotère
 - ou **18 mètres** à l'égout du toit
 - **Dans la bande constructible secondaire** définie à l'article UA 7 :
 - **7 mètres** à l'égout du toit
 - et **9 mètres** en tout point de la construction
 - La construction doit s'inscrire dans un volume à 45° à partir de l'égout du toit des façades sur rue et arrière du bâtiment.
 - **Dans le seul secteur UA c :**
 - **9 niveaux, (R+8)**
 - et :
 - **27 mètres** à l'égout du toit

ou 28 mètres à l'acrotère

- **Dans le seul secteur UA d**
 - **10 niveaux, (R+9)**
 - **Et :**
 - **31 mètres** à l'acrotère

10.1.2. La hauteur maximale relative

- La hauteur relative des constructions implantées en limite de voiries dont la largeur est supérieure ou égale à 5 mètres (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) ne doit pas excéder :
 - La distance, comptée horizontalement, de tout point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue. Toutefois, dans le seul secteur UA c, la hauteur relative ainsi calculée peut être augmentée de 3 mètres.
 - En cas d'unité foncière bordée par plusieurs voies, la plus large des voies est prépondérante sur une profondeur de 30 mètres à condition que la construction ne soit pas surélevée de plus de 3 mètres par rapport à la hauteur normalement autorisée le long de la voie la plus étroite.
 - En cas de construction édifiée à l'angle de deux voies, la partie de la construction bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas 30 mètres mesurés à partir de l'alignement du carrefour ou du point d'intersection des alignements ou, lorsqu'elles sont portées sur le document graphique, des marges de reculement obligatoire qui s'y substituent.

10.1.2.1. La hauteur maximale relative pour le secteur UAd

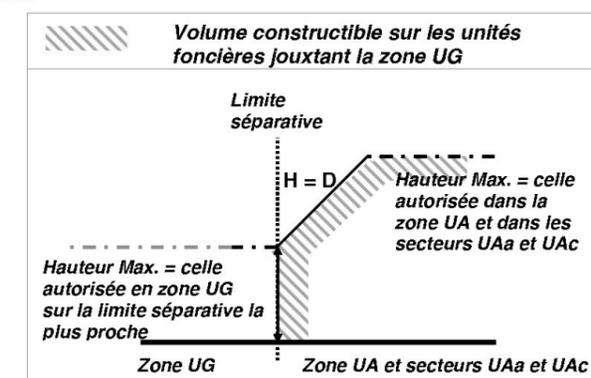
- La hauteur relative des constructions implantées en limite de voiries dont la largeur est supérieure ou égale à 5 mètres (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) ne doit pas excéder :
 - Le double de la distance, comptée horizontalement, de tout point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue. Toutefois, dans le seul secteur UA d, la hauteur relative ainsi calculée peut être augmentée de 3 mètres.
 - En cas d'unité foncière bordée par plusieurs voies, la plus large des voies est prépondérante sur une profondeur de 30 mètres à condition que la construction ne soit pas surélevée de plus de 3 mètres par rapport à la hauteur normalement autorisée le long de la voie la plus étroite.
 - En cas de construction édifiée à l'angle de deux voies, la partie de la construction bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas 30 mètres mesurés à partir de l'alignement du carrefour ou du point d'intersection des alignements ou, lorsqu'elles sont portées sur le document graphique, des marges de reculement obligatoire qui s'y substituent.

10.2. Précisions :

- Une variation de la hauteur maximale des constructions en bordure de voie peut être autorisée ou imposée pour éviter de créer ou de découvrir un mur pignon.
- En secteur UA b, cette variation ne doit pas créer de décalage supérieur à la hauteur moyenne d'un étage par rapport aux constructions contiguës.

10.3. Conditions spécifiques de hauteur, des constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG (applicable à l'ensemble de la zone UA et à ses secteurs UAa et UAc, à l'exclusion du secteur UAb) :

- La hauteur maximale autorisée pour les constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG, doit être au plus égale :
 - à la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative jouxtant la zone UG ($H = D$)
 - augmentée de la hauteur maximale admise en limite séparative par le règlement de la zone UG sur la limite séparative la plus proche.
 - Jusqu'à ne pas excéder la hauteur maximale absolue autorisée par le règlement de la présente zone.



10.4. Hauteur favorisant la mutabilité fonctionnelle des rez-de-chaussée pour activités et l'habitabilité des logements

- Afin de faciliter les mutations des pieds d'immeubles il est recommandé que les rez-de-chaussée aient une hauteur sous plafond comprise entre 3,50 mètres au moins et 4,10 mètres au plus, et que la structure des bâtiments n'y fasse pas obstacle (une structure par points peut par exemple faciliter la mutabilité).
- Une amélioration de l'habitabilité des logements situés à rez-de-chaussée directement sur l'espace public doit être recherchée soit par une surélévation de leurs planchers par rapport au niveau du sol naturel, soit par une hauteur de leurs plafonds à 3 mètres minimum.
- Selon les indications portées au document graphique, ces dispositions sont obligatoires.

10.5. Installations techniques et travaux de mise en sécurité sur constructions ne respectant pas les prescriptions de l'article UA 10.1 à UA 10.4 :

- Ces installations et travaux sont autorisés en dépassement ponctuel des prescriptions de l'article UA 10.1 à UA 10.4, à condition que leur aspect architectural soit satisfaisant au regard des dispositions de l'article UA.11.

ARTICLE UA - 11 - ASPECT EXTÉRIEUR

11.1. Dispositions générales

- Nonobstant les dispositions du présent article et conformément à l'article R. 111-21 du code de l'urbanisme :
 - « *Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.* »
- Les constructions et installations à usage artisanal, commercial, et de bureaux, la création, l'extension ainsi que la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, et les installations et travaux divers doivent être compatibles par leur fonctionnement ou leur volume ou leur aspect extérieur avec la présence d'habitations sur la zone.

11.2. Façades - Matériaux – Couleurs

Dispositions générales

- L'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings) est interdit sauf s'il s'intègre dans une composition architecturale d'ensemble.
- Les murs-pignons doivent être traités en harmonie avec les façades principales lorsqu'ils sont visibles d'une voie.
- Les façades en retrait du domaine public ou des limites latérales visibles depuis la voie publique doivent être traitées comme des façades principales.
- Les matériaux apparents en façade doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant.
- L'emploi de matériaux verriers réfléchissants est interdit.

11.3. Les clôtures

- Les clôtures et portails doivent présenter une simplicité d'aspect.
- Leur hauteur ne doit pas dépasser :
 - **2, 26 mètres** par rapport à la plus défavorable de ces deux références :
 - Trottoir
 - ou terrain naturel.
- Les clôtures bordant les emprises publiques et les voies ouvertes à la circulation publique et les voies privées des villas en secteur UA b doivent comporter obligatoirement une partie pleine maçonnée en partie basse d'une hauteur comprise entre 0,45 m et 1 mètre, surmontée ou non de tout dispositif ajouré. Cette partie maçonnée doit comporter un ou plusieurs dispositifs (interruption(s) du mur....) permettant le passage de la faune sauvage (fonction de corridor écologique).
- Les clôtures des espaces verts publiques seront ajourées sur l'intégralité de leur hauteur ou comportera une partie maçonnée
- Sauf s'ils ne sont pas perceptibles depuis l'espace public, sont interdits les dispositifs mettant en œuvre de matériaux en clôtures présentant un aspect agressif ou pouvant présenter un danger pour les personnes tels que fils de fer barbelés, tessons de bouteilles, lignes électriques,
- En bordure des emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation publique, les clôtures doivent présenter un aspect fini et n'utiliser que des matériaux capables de leur conférer une pérennité. A cette fin les grillages simple torsion, treillis soudés, canisses en matériaux plastiques,

palplanches de béton préfabriqué, plaques ondulées métalliques ou de matériaux plastiques ne pourront être utilisés que dans une mise en œuvre soignée et dans une composition architecturale maîtrisée.

- Les clôtures doivent satisfaire les exigences visées à l'article 6.3.1.

11.4. Les éléments techniques

11.4.1. Antennes paraboliques

- Les antennes paraboliques doivent être intégrées au site par tous moyens adaptés de manière à en réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique, et ne pas dépasser du faitage.

11.4.2. Les dispositifs de production d'énergie alternative

- Les éléments des dispositifs de production d'énergie alternative (éoliens, solaires, photovoltaïques, ...) sont autorisés en façade ou en toiture, à condition :
 - qu'ils soient intégrés au site par tous moyens adaptés de manière à réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique.

11.4.3. Divers

- Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres et autres dispositifs liés à la desserte par les réseaux doivent être dissimulés dans l'épaisseur ou la composition de la façade, ou de la clôture. Leur aspect doit être intégré harmonieusement aux constructions.
- Les portes de garage ne peuvent représenter plus de 45 % du linéaire de la façade de l'unité foncière sur voie publique.

11.4.4. Les éléments des climatiseurs

- Les éléments des climatiseurs visibles depuis l'extérieur doivent être intégrés à la construction :
 - Soit en étant placés sur la façade non visible depuis la voirie ;
 - Soit, à défaut, en les habillant d'un coffret technique en harmonie avec la façade sur rue.

11.5. Les travaux réalisés sur des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les travaux réalisés sur des éléments bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme et identifiés au plan de zonage, doivent respecter et mettre en valeur :
 - Les caractéristiques structurelles du bâtiment (volumétrie, implantation ...)
 - Les caractéristiques architecturales (assemblage de matériaux, rythme des ouvertures, éléments de modénatures, forme(s) de la toiture ... précisées au rapport de présentation du présent PLU)

11.6. Règles particulières aux Commerces : les devantures

- L'agencement de la devanture commerciale doit prendre en compte :
 - Les tracés régulateurs verticaux qui définissent l'emplacement de la baie à partir des piédroits, des trumeaux et de la porte d'entrée de l'immeuble,
 - Les tracés régulateurs horizontaux qui définissent l'alignement de la hauteur de la baie et la composition générale de la vitrine.

ARTICLE UA - 12 – STATIONNEMENT

- Afin d'assurer en dehors des voies et emprises publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, il est exigé :

12.1. Normes par type de construction

- Les règles applicables aux établissements et constructions non prévus ci-dessus sont celles auxquelles ces établissements sont le plus directement assimilables.
- Modalités de calcul des places de stationnement :
 - Dans le cas où le nombre de places de stationnement exigé est calculé par tranche de m² de Surface Hors Œuvre Nette réalisée, le calcul se fait par tranche entière échue.
 - Par exemple, lorsqu'il est exigé 1 place de stationnement par tranche de 70 m² de surface hors œuvre nette réalisée, le nombre de place exigée pour une opération de 90 m² de SHON, est de une.
- Les aires de stationnement pour les véhicules légers doivent avoir une surface minimale de :
 - 2.30 m x 4.70 m. pour les stationnements en épi
 - 2.10 m x 5.00 m pour le stationnement longitudinal
 - En cas de réalisation d'un parc de stationnement **de plus de 5 véhicules**, cette surface sera vérifiée avec le critère de **25 m² par véhicule** afin d'assurer dans de bonnes conditions, le stationnement et le dégagement nécessaire à son accessibilité.
- Sont considérés comme des **corridors de desserte des transports collectifs**, les périmètres situés :
 - **À moins de 200 mètres** d'un axe de transport collectif structurant de type tramway, TCSP ou bus à niveau de service (Mobilien)
 - **À moins de 400 mètres** d'une station de métro ou d'une gare de RER
 - A l'intérieur des corridors de desserte des transports collectifs, les normes relatives aux stationnements des véhicules motorisés, sont minorées de **25%**, à l'exception de celles s'appliquant aux constructions à usage d'habitation et aux constructions à usage de commerce supérieures à 1000 m² de SHON. Les normes relatives aux stationnements des cycles ne sont pas concernées par cette minoration.

12.1.1. Constructions à usage d'habitation

- Il est exigé, au minimum, 1 place de stationnement par logement.
- Conformément à l'article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme, il ne sera pas imposé la réalisation d'aires de stationnement pour la construction, la transformation ou l'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.

12.1.1.2. Constructions à usage d'habitation pour le seul secteur UAd

- Il est exigé, au minimum, 1 place de stationnement par logement en accession
- Il est exigé, au minimum, 0,7 place de stationnement par logement en locatif social aidé
- Conformément à l'article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme, il ne sera pas imposé la réalisation d'aires de stationnement pour la construction, la transformation ou l'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.

12.1.2. Constructions à usage de bureaux

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 100 m² de SHON,
 - et dans le cas d'une extension : **1 place** de stationnement pour 200 m² de SHON. Au-delà d'une extension de 20 % de la SHON existante, la norme est la création d'**1 place** de stationnement pour 100 m² de SHON.

12.1.3. Constructions à usage artisanal ou industriel ou d'entrepôts

- Il est exigé au minimum :
 - **2 places** de stationnement par unité foncière
 - Et au-delà de 500 m² de SHON, **1 place** de stationnement pour 250 m² de SHON,
 - Ces normes ne sont pas applicables aux extensions inférieures à 20 % de la SHON existante ou inférieures à 400 m² de SHON.

12.1.4. Les constructions à usage de commerces

- Il est exigé au minimum :
 - **Sur la zone UA, et dans les secteurs UA b et UA c :**
 - **1 place** de stationnement pour 80 m² de SHON,
 - **Sur le seul secteur UA a :**
 - Pour les commerces d'une superficie inférieure à 300 m² :
 - **1 place** de stationnement pour 150 m² de SHON,
 - Pour les commerces d'une superficie égale ou supérieure à 300 m², sans excéder 1000 m² de SHON :
 - **1 place** de stationnement pour 100 m² de SHON,
 - Pour les commerces d'une superficie supérieure à 1 000 m² :
 - **1 place** de stationnement pour 80 m² de SHON,
- Ces normes ne s'appliquent pas dans le cas de modification des commerces existants et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20% ou 100 m²

12.1.5. Les constructions à usage d'hôtels

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 5 chambres.
 - Pour les hôtels de plus de 60 chambres, **1 place** de stationnement devra être réservée aux autocars par tranche de 80 chambres.
- Cette norme ne s'applique pas dans le cas d'aménagement ou d'extension d'hôtel dont le nombre de chambres resterait inférieur ou égal à 25 après extension.

12.1.6. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

- Le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement public existant ainsi que de la desserte par les transports en commun.

12.1.7. Livraison et exploitation

- Les aires de stationnement, d'évolution, de chargement et de déchargement doivent être situées à l'intérieur des propriétés et être dimensionnées en fonction des besoins des visiteurs et de l'exploitation.

12.2. Impossibilité de réaliser les places de stationnements sur le terrain de l'opération

- En cas d'impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération ou sur un autre terrain situé à moins de 300 mètres du premier, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur peut se dégager de ses obligations, conformément à l'article L 123-1-2 du code de l'urbanisme :
 - soit en acquérant dans un parc privé, existant ou en cours de réalisation, situé à moins de **300 mètres** du terrain de l'opération les surfaces de stationnement qui lui font défaut,
 - soit en obtenant une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité de l'opération.

12.3. Stationnement des cycles

- Pour toute construction à usage d'habitation, il est exigé :
 - **1m² réservé au stationnement des cycles pour chaque logement créé.**
- Pour les autres constructions, il est exigé :
 - **1 m² réservé au stationnement des cycles pour la création de 100 m² de SHON**

ARTICLE UA - 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

13.1. Obligation de planter

- Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Tout arbre abattu doit être remplacé par un arbre d'une essence et d'un développement équivalent, sauf en cas d'impossibilité du fait de la configuration de l'unité foncière.
- Les espaces libres de construction, en dehors des aires de stationnement des véhicules, ainsi que les toitures-terrasses de plus de 100 m² dont la hauteur est inférieure à 6 mètres par rapport au sol naturel, doivent faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble. Les plantations doivent s'adapter à la surface réduite des espaces ou à la proximité des constructions.
- Ces espaces doivent comporter des arbres de haute tige, sur tige ou en cépée, à raison de 1 arbre au minimum par tranche de 100m² et en secteur UA b par tranche de 200m².
- Les aires de stationnement de plein air et leurs délaissés doivent être plantées à raison d'1 arbre sur tige pour au moins 100 m² de surface dédiée au stationnement. En cas d'impossibilité, stationnement à l'air libre sur ouvrages en infrastructure, par exemple, la plantation de ces arbres doit être reportée dans les autres espaces libres de l'unité foncière.
- Il est recommandé **en zone UA**, mais obligatoire **en secteur UA b**, que les aires de stationnement, de livraisons et de manœuvre à l'air libre soient entourées de haies, de plantes arbustives ou de murs et rendus non visibles depuis les espaces publics.
- Dès lors qu'elles participent à la valorisation de l'espace public, les aires de stationnement peuvent être visibles et ouvertes sur l'espace public.
- Les arbres sur tige doivent être plantés dans 10m³ minimum de terre végétale et doivent être protégés par des dispositifs pare-racines et par des dispositifs contre les agressions causées par les véhicules.
- Les plantations doivent respecter les distances par rapport aux limites séparatives prescrites par l'article 671 du code civil.

13.2. Obligation de perméabiliser

- Les surfaces libres de constructions et les surfaces des toitures des parkings en sous-sol doivent être végétalisées et non imperméabilisées sur au moins 50 % de leur surface. Les aménagements doivent être conçus de façon à limiter l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux perméables ou tout autre technique favorisant la rétention des eaux, notamment la végétalisation des toitures (dès lors que l'emprise au sol occupé par le ou les constructions ne permet pas la réalisation d'aménagements de gestion des eaux pluviales au sol, la végétalisation pérenne des toitures peut être comptabilisée en surface non imperméabilisée).

13.3. Espaces paysagers dans le seul secteur UA b

- Les dispositions suivantes ne sont pas opposables aux périmètres d'emprise au sol non réglementée, portés aux documents graphiques :
 - Dans la bande constructible principale définie à l'article UA 7,
 - Le coefficient d'emprise des espaces paysagers par rapport à la superficie de la bande constructible considérée est de **25% minimum**.
 - Dans la bande constructible secondaire définie à l'article UA 7,
 - Le coefficient d'emprise des espaces paysagers par rapport à la superficie de la bande constructible considérée est de **40% minimum**.
 - Lorsque la bande constructible secondaire est inférieure à la bande constructible principale, la surface des espaces paysagers exigée peut être répartie sur l'ensemble du terrain d'assiette.
 - Le coefficient d'emprise des espaces paysagers par rapport à l'ensemble du terrain peut être **réduit à 20%** dans les cas suivants :
 - Pour les terrains situés à l'angle des voies
 - Pour les terrains d'une dimension inférieure à 2500 m²

13.4. Réalisation d'aires de jeux et de loisirs

- En cas de construction à usage d'habitation, il est exigé la réalisation par le constructeur au profit notamment des enfants et des adolescents, d'une aire de jeux et de loisirs située à proximité de ces logements. A cet effet, une surface de **50 m²** doit être aménagée dans chaque opération, lorsque le nombre de logements comprenant trois pièces principales et plus, est compris entre 10 et 20 logements; au-delà il sera exigé une surface supplémentaire de **25 m²** par tranches supplémentaires de 20 logements du même type que ceux cités ci-dessus.
- Les constructions liées à un usage récréatif et de loisirs (kiosques, jeux d'enfants, cabanes, etc.) dans les espaces public ou de proximité des immeubles, ne sont pas tenues de s'implanter selon les règles de l'alignement définies à l'article UA - 6, mais peuvent être implantées librement.
- Le secteur UA d n'est pas concerné par cette réglementation

13.5. Toutefois les règles édictées aux 13.1 et 13.2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

SECTION III : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UA - 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

- Il n'est pas fixé de C.O.S.

REGLEMENT DE LA ZONE UD

L'attention des constructeurs et de l'ensemble des usagers du PLU est attirée sur les phénomènes naturels ou anthropiques marquant le territoire de La Courneuve :

- Des mouvements de terrains dus à la dissolution de gypse antéludien délimités sur les documents graphiques. Les constructions sont soumises à l'autorisation préalable de l'Inspection Générale des Carrières et doivent respecter les règles techniques prescrites par cette dernière.
- Des mouvements de terrain dus au phénomène de retrait-gonflement des argiles, pour lesquels un Plan de Prévention des Risques a été prescrit par arrêté préfectoral n° 01-3061 du 23 juillet 2001.
- Des risques d'inondations indirectes par remontée des nappes phréatiques, inondations pluviales urbaines (orage occasionnant de forts ruissellements) et débordement des réseaux insuffisants ou stagnation des eaux pluviales.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme :

« Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations. »

SECTION I : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UD-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- Les constructions et installations qui, par leur nature ou leur importance, seraient incompatibles avec le caractère du voisinage ou susceptibles de porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique.
- Les constructions et installations à usage agricole,
- Les nouvelles constructions et installations à usage industriel, à l'exception de celles autorisées en UD 2.1,
- Les entrepôts, à l'exception de ceux autorisés en UD 2.1.,
- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
- Les nouvelles batteries de garages isolées, à l'exception des parkings en ouvrage (silos, souterrains, ...), comportant plus de deux places de stationnement, lorsque leur réalisation n'est pas liée à une opération de construction ou d'aménagement comportant des constructions ayant une autre destination,

- Les caravanes isolées en dehors des aires d'accueil des gens du voyage, les campings de toutes natures et les terrains de stationnement des caravanes à l'exception des aires d'accueil des gens du voyage.

ARTICLE UD-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

- Les constructions et installations à usage artisanal, commercial, et de bureaux, la création, l'extension ainsi que la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, et les installations et travaux divers, à la triple condition :
 - qu'ils soient compatibles par leur fonctionnement avec la présence d'habitations sur la zone,
 - et que des dispositions soient prises afin d'éviter une aggravation des nuisances ou risques pour le voisinage (nuisance (livraison, bruit, ...), incendie, explosion, ...),
 - et que les nécessités de leur fonctionnement lors de leur ouverture, comme à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes.
- La réfection et l'agrandissement des constructions et installations à usage industriel à la double condition :
 - que des dispositions soient prises afin d'éviter toute gêne et tout risque pour le voisinage (nuisance (livraison, bruit, ...), incendie, explosion, ...),
 - et que la nouvelle construction n'excède pas **50 % de la SHOB** des bâtiments régulièrement édifiés
- Les constructions et les extensions à vocation d'entrepôts à la double condition :
 - qu'ils ne constituent pas la destination principale de l'unité foncière
 - et que leur superficie n'excède pas **30 % de la SHON** réalisée sur l'unité foncière.
- Les constructions, installations et aménagements liés à l'accueil des gens du voyage.

SECTION II : CONDITIONS DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UD-3 : CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC :

- Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne bénéficie d'une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du code civil.

3.1. Accès

- Toute propriété pour être constructible doit comporter un accès d'une largeur minimum de **3,50 mètres** sur une voie publique, une voie privée ouverte à la circulation générale ou sur un passage privé.
- Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Ils doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

3.2. Voirie

- Les constructions et installations nouvelles doivent être édifiées sur des terrains desservis par des voies publiques ou privées nouvelles dont les caractéristiques correspondent à leur destination notamment quand elles doivent permettre des manœuvres de véhicules lourds et encombrants tels que les véhicules d'ordures ménagères.
- Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile et répondant à leur destination.
- Les voies en impasse **à créer** doivent être aménagées dans leur partie terminale pour permettre le retournement des véhicules de lutte contre l'incendie, de sécurité civile, ...

ARTICLE UD-4 - CONDITIONS DE DESSERTES DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS

4.1. Eau potable

- Toute construction qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

4.2. Assainissement

4.2.1. Eaux usées

- Le raccordement au réseau collectif d'assainissement, lorsqu'il existe, est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle engendrant des eaux usées, dans les conditions définies conformément aux avis de l'autorité compétente concernée.
- Le raccordement au réseau collectif doit être conçu et réalisé selon un dispositif séparatif.
- L'évacuation des eaux usées industrielles ou en provenance d'une installation classée pour la protection de l'environnement dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à un prétraitement conforme à la législation en vigueur et aux prescriptions de l'autorité compétente en matière d'assainissement.

4.2.2. Eaux pluviales

- Les rejets dans le réseau collecteur, lorsqu'il existe, doivent être limitée au maximum aux préconisations des services compétents dans le domaine de l'eau et de l'assainissement. La qualité des eaux rejetées doit être compatible avec le milieu récepteur.
- Des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales (rétention et/ou récupération) doivent être privilégiées systématiquement afin de limiter et d'étaler dans le temps ces apports au réseau collecteur.
- Tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un séparateur d'hydrocarbures à obturation automatique avec dispositif d'alarme, installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales.

4.3. Électricité – Télécommunications

- La création, ou l'extension des réseaux de distribution d'électricité, de téléphone, de télécommunications (téléphone, réseau câblé ou autre ...) ainsi que les raccordements sont souterrains et regroupés sous trottoir.
- Dans le cadre de renforcement et de restructuration des réseaux ou d'opérations d'ensemble, les réseaux aériens existants doivent être mis en souterrain, sauf contrainte technique particulière.

4.4 Déchets

- Dans la mesure où l'apport volontaire de proximité ne peut être mis en œuvre, toute construction doit prévoir sur l'unité foncière l'aménagement de locaux spécifiques pour les déchets ménagers, les encombrants et (ou) industriels et dimensionnés au tri et à la collecte sélective, conformément à l'arrêté figurant l'annexe 11 du PLU
- La localisation des locaux doivent favoriser la fonctionnalité :
 - par une accessibilité aisée
 - par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri ;
 - Par une prise en compte des nuisances visuelles
 - Les conteneurs et compacteurs enterrés seront privilégiés
- Les constructions existantes justifiant d'impossibilités techniques majeures d'aménager ces locaux sont exemptées de ces dispositions.
-

ARTICLE UD -5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

- Non réglementé

ARTICLE UD-6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1. Dispositions générales

- Dans le cas de voie privée, la limite latérale effective de la voie est prise comme alignement.

6.2. Dispositions applicables en zone UD, à l'exclusion du secteur UDa

6.2.1. Cas des unités foncières bordées par une voie d'une largeur supérieure à 5 mètres

- La distance minimale de tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé des voies publiques existant ou à modifier, ou de la limite qui s'y substitue, comptée horizontalement, doit être égale à la différence d'altitude entre ces deux points.
 - **En cas d'unité foncière bordée par plusieurs voies**, la plus large des voies est prépondérante sur une profondeur de **20 mètres**, à condition que la construction ne soit pas surélevée de plus de **3 mètres** par rapport à la hauteur normalement autorisée le long de la voie la plus étroite.
 - **En cas de construction édifiée à l'angle de deux voies**, la partie de la construction bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas **20 mètres** mesurés à partir de l'alignement du carrefour ou du point d'intersection des alignements ou, lorsqu'elles sont portées sur le document graphique, des marges de reculement obligatoire qui s'y substituent.

6.2.2. Cas des unités foncières bordées par une voie d'une largeur inférieure à 5 mètres

- Dans le cas des unités foncières bordées par une voirie dont la largeur est inférieure à 5 mètres (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) :
 - La distance minimale de tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue, comptée horizontalement doit être au moins égale :
 - **A la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades percées de baies des locaux à usage d'habitation et des locaux d'activités.
 - **Au tiers de la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades aveugles.

6.2.3. Cas des constructions implantées en retrait

- Les constructions peuvent s'implanter avec un retrait supérieur ou égal à **3 mètres** de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue, à condition :
 - qu'une clôture, d'une hauteur totale maximale de **2, 26 mètres**, constituée d'un mur plein de **1 mètre minimum**, surmontée éventuellement d'un dispositif ajouré, soit implantée à l'alignement.

6.3. Dispositions applicables en secteur UDa

6.3.1. Cas des constructions implantées à l'alignement

- Dispositions générales en secteur UDa:
 - Le nu des façades de la construction principale ou du corps principal de la construction, doit être édifié à l'alignement des voies publiques existantes ou à modifier, ou à la limite qui s'y substitue, à l'exception des cas définis aux alinéas suivants.

6.3.2. Cas des constructions comportant des locaux à usage d'habitation en rez-de-chaussée

- Pour les constructions comportant des locaux à usage d'habitation en rez-de-chaussée, un retrait **minimum de 2 mètres** peut être ménagé en rez-de-chaussée, dès lors que le nu de la façade de la construction est à l'alignement :
 - dès le premier étage si la construction n'excède pas une hauteur de **2 niveaux (R+1)**
 - dès le premier ou deuxième étage, si la construction à une hauteur **supérieure à 2 niveaux (R+1)**
- Dans ce cas, une surhauteur du plafond de rez-de-chaussée ou un travail de la coupe du bâtiment est recommandée pour compenser la perte d'éclairage pouvant résulter de ce retrait.

6.3.3. Cas des constructions implantées en retrait de l'alignement

- Premier cas de retrait :
 - Une implantation avec un retrait supérieur ou égal à 1,50m de l'alignement des voies publiques existantes ou à créer, ou de la limite qui s'y substitue, est autorisée à la condition que l'espace de retrait soit traité qualitativement (plantations, revêtements) et qu'il reste perceptible depuis l'espace public.
 - Sont notamment concernés :
 - Les équipements de service public ou d'intérêt collectif,
 - Les constructions permettant un raccord d'alignement irrégulier,
 - Les constructions situées sur des unités foncières atypiques quant à leur forme, leurs dimensions ou à leur rapport à l'espace public.

- Deuxième cas de retrait :
 - Dans le cas des unités foncières bordées par une voirie dont la largeur est inférieure à 5 mètres (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) :
 - La distance minimale de tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue, comptée horizontalement doit être au moins égale :
 - **A la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades percées de baies des locaux à usage d'habitation et des locaux d'activités.
 - **Au tiers de la différence d'altitude** entre ces deux points pour les façades aveugles.

6.4. Pans coupés

- Dans le cas de constructions édifiées à l'angle de deux voies publiques, le pan coupé à l'angle peut être imposé, notamment pour des raisons de dégagement visuel concourant à une meilleure sécurité routière ou à une meilleure qualité architecturale ou urbaine.

6.5. Cas des constructions en saillies sur voirie

- Les saillies (balcons, corniches, auvents, marquises, etc. ...) édifiées en surplomb des voies publiques sont autorisées conformément aux dispositions des règlements de voiries en vigueur.
- Les saillies édifiées en surplomb des marges de reculement obligatoire sont assimilées aux saillies visées ci-dessus.

6.6. Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines

ARTICLE UD-7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1. Dispositions générales

- Toute construction doit être implantée en limite séparative ou avec un retrait suivant les dispositions définies au présent article.

7.2. Cas des implantations en limite séparative latérale

7.2.1. Cas des implantations en limite latérale séparative en zone UD et en secteur UDa

- Les constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG ne peuvent s'implanter en limite latérale séparative que si leur hauteur n'excède pas celle autorisée à l'article UD 10.

7.2.2. Cas des implantations en limite latérale séparative en secteur UDa

- Dans une profondeur **inférieure ou égale à 15 mètres**, pris à partir de l'alignement ou de la marge de reculement qui s'y substitue :

- Les constructions doivent s'implanter, en tout ou partie, sur au moins une des limites séparatives latérales.
- Dans une profondeur **au-delà de 15 mètres** pris à partir de l'alignement ou de la marge de reculement qui s'y substitue :
 - Les constructions peuvent s'implanter :
 - sur les limites séparatives latérales.
 - Ou en retrait dans les conditions de prospect fixées à l'article UD 7.3.

7.3. Condition d'implantation des constructions implantées en retrait

- Dès lors que la façade sur rue est édifiée en ordre continu sur au moins une limite séparative latérale (c'est-à-dire touchant une voie), des retraits sont autorisés dans les conditions suivantes, au-delà de la façade sur rue :
 - Murs percés de vues (au sens du code civil) :
 - Une distance d'au moins **4 mètres** est exigée entre tout point de la construction et la limite séparative. Toutefois, si la façade comporte des baies principales, la distance comptée horizontalement à l'appui de ces baies au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points ($L \geq H$), sans pouvoir être inférieure à **6 mètres**.
 - Murs aveugles
 - En cas de murs aveugles la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau de la limite séparative ne peut être inférieure au tiers de la différence d'altitude entre ces deux points sans toutefois pouvoir être inférieure à **2,50 mètres**. Cette disposition ne s'applique pas si l'espace compris entre la limite parcellaire et le mur aveugle est nécessaire à la circulation des personnes.
 - Sont assimilés à des murs aveugles les façades percées de vues dont la hauteur d'allège se situe au moins à **1,70 mètre** au-dessus du plancher fini et pouvant comporter à rez-de-chaussée un accès donnant sur un dégagement.

7.4. Extensions de construction existante, ne respectant pas les règles du présent PLU sans création de vue

- Les constructions existantes ne respectant pas les conditions d'implantations fixées au présent PLU, peuvent faire l'objet d'extensions sans création de vue, dans le prolongement de l'implantation existante à condition :
 - Que la distance en tout point, de cette extension vis-à-vis de la limite séparative ne soit pas inférieure à celle préexistante.
 - Et que la hauteur de l'extension n'excède pas celle de la construction existante.
 - Et de ne pas jouxter la zone UG

7.5. Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines

ARTICLE UD-8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

- Une distance **d'au moins 4 mètres** est exigée entre deux constructions non contiguës ou entre deux corps d'une même construction. Toutefois, cette distance doit être portée à **6 mètres** pour les baies principales de tout local à usage d'habitation.
- Les constructions non contiguës doivent être implantées de manière que l'une au moins des baies importantes de tout local ne soit masquée par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de cette baie serait vue dans un plan perpendiculaire à la baie sous un angle de plus de 45° (L ≥ H) au-dessus du plan horizontal.

ARTICLE UD-9 - EMPRISE AU SOL

9.1. Dispositions générales dans la zone UD à l'exclusion du secteur UD a

9.1.1. Dans une bande d'une profondeur maximum de 15 mètres à compter depuis l'alignement

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - **70 %** de la surface de la bande constructible principale

9.1.2. Dans une bande, au-delà d'une profondeur maximum de 15 mètres à compter depuis l'alignement

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - **50 %** de la surface de la bande constructible secondaire.

9.2. Dans le seul secteur UDa

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - **60 %** de la surface de l'unité foncière
 - Il est porté à **80 %**, pour les constructions dont les toitures végétalisées équivalent à au moins **25 %** de l'emprise au sol des constructions.

ARTICLE UD-10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Rappels :

- La hauteur se mesure :
 - à partir du sol naturel existant avant les travaux,
 - jusqu'à :
 - L'égout de toiture et jusqu'au faitage. L'égout du toit pris en compte pour la détermination de la hauteur est :
 - l'égout du toit le plus haut en cas de toits de hauteurs différentes.
 - Ou l'égout du toit des lucarnes ou des relevés de toiture
 - L'acrotère en cas de toiture terrasse
- Les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise sont exclus du calcul de la hauteur

10.1. Hauteur maximale en zone UD, à l'exclusion du secteur UDa

10.1.1. Dispositions générales en zone UD

- La hauteur maximale absolue des constructions ne doit pas excéder, sauf indications spécifiques portées au document graphique :
 - **5 niveaux (R+4)**,
 - et :
 - **15 mètres** à l'égout du toit
 - et **16 mètres** à l'acrotère

10.1.2. Cas d'indications spécifiques portées au document graphique

- Dans le cas d'indications spécifiques portées au document graphique, les hauteurs maximales absolues sont déterminées par ces indications.

10.2. Hauteur maximale dans le seul secteur UDa

10.2.1. Hauteur maximale absolue en secteur UDa

- La hauteur maximale absolue des constructions, ne doit pas excéder :
 - **4 niveaux (R+3)**,
 - et :
 - **12 mètres** à l'égout du toit
 - et **13 mètres** à l'acrotère

10.2.2. Hauteur maximale absolue : cas des constructions implantées à l'alignement rue de Valmy

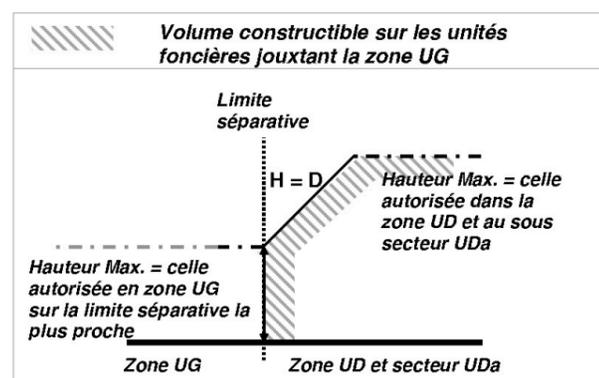
- La hauteur maximale absolue des constructions implantées à l'alignement, dans une bande de 15 mètres de profondeur comptés à partir de l'alignement de la rue de Valmy, ne doit pas excéder :
 - **5 niveaux (R+4)**,
 - et :
 - **15 mètres** à l'égout du toit
 - et **16 mètres** à l'acrotère

10.2.3 Hauteur maximale relative

- La *hauteur relative* des constructions implantées sur des unités foncières dont la largeur est **supérieure ou égale à 5 mètres** (calculée selon une perpendiculaire joignant l'alignement ou la limite qui s'y substitue bordant l'unité foncière à l'alignement opposé ou la limite qui s'y substitue) ne doit pas excéder :
 - La distance, comptée horizontalement, de tout point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue.
 - **En cas d'unité foncière bordée par plusieurs voies**, la plus large des voies est prépondérante sur une profondeur de **30 mètres** à condition que la construction ne soit pas surélevée de plus de **3 mètres** par rapport à la hauteur normalement autorisée le long de la voie la plus étroite.
 - **En cas de construction édifiée à l'angle de deux voies**, la partie de la construction bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas **30 mètres** mesurés à partir de l'alignement du carrefour ou du point d'intersection des alignements ou, lorsqu'elles sont portées sur le document graphique, des marges de reculement obligatoire qui s'y substituent.

10.3. Conditions spécifiques de hauteur, des constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG (applicable à l'ensemble de la zone UD et au secteur UDa)

- La hauteur maximale autorisée pour les constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG, doit être au plus égale :
 - à la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative jouxtant la zone UG ($H = D$)
 - augmentée de la hauteur maximale admise en limite séparative par le règlement de la zone UG sur la limite séparative la plus proche.
 - Jusqu'à ne pas excéder la hauteur maximale absolue autorisée par le règlement de la présente zone.



10.4. Précisions

- Une variation de la hauteur maximale des constructions en bordure de voie peut être autorisée ou imposée pour éviter de créer ou de découvrir un mur pignon.

10.5. Hauteur favorisant la mutabilité fonctionnelle des rez-de-chaussée pour activités et l'habitabilité des logements

- Afin de faciliter les mutations des pieds d'immeubles il est recommandé que les rez-de-chaussée aient une hauteur sous plafond comprise entre **3,50 mètres** au moins et **4,10 mètres** au plus, et que la structure des bâtiments n'y fasse pas obstacle (une structure par points peut par exemple faciliter la mutabilité).
- Une amélioration de l'habitabilité des logements et situés à rez-de-chaussée directement sur l'espace public doit être recherchée soit par une surélévation de leurs planchers par rapport au niveau du sol naturel, soit par une hauteur de leurs plafond à **3 mètres** minimum
- Selon les indications portées au document graphique, ces dispositions sont obligatoires.

10.6. Installations techniques et travaux de mise en sécurité sur constructions ne respectant pas les prescriptions de l'article UD 10.1 à UD 10.5

- Ces installations et travaux sont autorisés en dépassement ponctuel des prescriptions de l'article UD 10.1 à UD 10.5, à condition que leur aspect architectural soit satisfaisant au regard des dispositions de l'article UD.11.

ARTICLE UD 11 - ASPECT EXTÉRIEUR

11.1. Dispositions générales

- Nonobstant les dispositions du présent article et conformément à l'article R. 111-21 du code de l'urbanisme :
 - « Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. »
- Les constructions et installations à usage artisanal, commercial, et de bureaux, la création, l'extension ainsi que la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, et les installations et travaux divers doivent être compatibles par leur fonctionnement ou leur volume ou leur aspect extérieur avec la présence d'habitations sur la zone.

11.2. Façades - Matériaux - Couleurs

- L'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings) est interdit sauf s'il s'intègre dans une composition architecturale d'ensemble.
- L'emploi de matériaux verriers réfléchissants est interdit.
- Les murs-pignons doivent être traités en harmonie avec les façades principales lorsqu'ils sont visibles d'une voie.
- Les façades en retrait du domaine public ou des limites latérales visibles depuis la voie publique doivent être traitées comme des façades principales.
- Les matériaux apparents en façade doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant.

11.3. Les clôtures

- Les clôtures et portails doivent présenter une simplicité d'aspect.
 - Leur hauteur ne doit pas dépasser :
 - **2, 26 mètres** par rapport à la plus défavorable de ces deux références :
 - Trottoir
 - ou terrain naturel.
- Les clôtures bordant les emprises publiques et les voies ouvertes à la circulation publique comporteront obligatoirement une partie pleine maçonnée en partie basse d'une hauteur comprise entre 0,45 m et 1 mètre, surmontée ou non de tout dispositif ajouré. Cette partie maçonnée doit comporter un ou plusieurs dispositifs (interruption(s) du mur....) permettant le passage de la faune sauvage (fonction de corridor écologique).
- Dans le cas des constructions à usage autre que d'habitation implantées en retrait, les clôtures bordant les emprises publiques et les voies ouvertes à la circulation publique comporteront obligatoirement une partie pleine maçonnée en partie basse d'une hauteur minimale de 1 mètre, surmontée ou non de tout dispositif ajouré. Cette partie maçonnée doit comporter un ou plusieurs dispositifs (interruption(s) du mur....) permettant le passage de la faune sauvage (fonction de corridor écologique).
- Sauf s'ils ne sont pas perceptibles depuis l'espace public, sont interdits les dispositifs mettant en œuvre de matériaux en clôtures présentant un aspect agressif ou pouvant présenter un danger pour les personnes tels que fils de fer barbelés, tessons de bouteilles, lignes électriques,
- En bordure des emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation publique, les clôtures doivent présenter un aspect fini et n'utiliser que des matériaux capables de leur conférer une certaine pérennité. A cette fin les grillages simple torsion, treillis soudés, canisses en matériaux plastiques, palplanches de béton préfabriqué, plaques ondulées métalliques ou de matériaux

plastiques ne pourront être utilisés que dans une mise en œuvre soignée et dans une composition architecturale maîtrisée.

- Les clôtures doivent satisfaire les exigences visées à l'article 6.3.3.

11.4. Les éléments techniques

11.4.1. Antennes paraboliques

- Les antennes paraboliques doivent être intégrées au site par tous moyens adaptés de manière à en réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique, et ne pas dépasser du faitage.

11.4.2. Les dispositifs de production d'énergie alternative

- Les éléments des dispositifs de production d'énergie alternative (éoliens, solaires, photovoltaïques, ...) sont autorisés en façade ou en toiture, à condition :
- qu'ils soient intégrés au site par tous moyens adaptés de manière à réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique

11.4.3. Divers

- Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres et autres dispositifs liés à la desserte par les réseaux doivent être dissimulés dans l'épaisseur ou la composition de la façade, ou de la clôture. Leur aspect devra être intégré harmonieusement aux constructions.
- Les portes de garage ne pourront représenter plus de 45 % du linéaire de la façade de l'unité foncière sur voie publique.

11.4.4. Les éléments des climatiseurs

- Les éléments des climatiseurs visibles depuis l'extérieur doivent être intégrés à la construction :
 - Soit en étant placés sur la façade non visible depuis la voirie ;
 - Soit, à défaut, en les habillant d'un coffret technique en harmonie avec la façade sur rue.

11.5. Les travaux réalisés sur des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les travaux réalisés sur des éléments bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme et identifiés au plan de zonage, doivent respecter et mettre en valeur :
 - Les caractéristiques structurelles du bâtiment (volumétrie, implantation ...)
 - Les caractéristiques architecturales (assemblage de matériaux, rythme des ouvertures, éléments de modénatures, forme(s) de la toiture ...)

11.6. Règles particulières aux Commerces : les devantures

- L'agencement de la devanture commerciale doit prendre en compte :
 - Les tracés régulateurs verticaux qui définissent l'emplacement de la baie à partir des piédroits, des trumeaux et de la porte d'entrée de l'immeuble,
 - Les tracés régulateurs horizontaux qui définissent l'alignement de la hauteur de la baie et la composition générale de la vitrine.

ARTICLE UD-12 – STATIONNEMENT

- Afin d'assurer en dehors des voies et emprises publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, il est exigé :

12.1. Normes par type de construction

- Les règles applicables aux établissements et constructions non prévus ci-dessus sont celles auxquelles ces établissements sont le plus directement assimilables.
- Modalités de calcul des places de stationnement :
 - Dans le cas où le nombre de places de stationnement exigé est calculé par tranche de m² de Surface Hors Œuvre Nette réalisée, le calcul se fait par tranche entière échue.
 - **Par exemple**, lorsqu'il est exigé 1 place de stationnement par tranche de 70 m² de surface hors œuvre nette réalisée, le nombre de place exigée pour une opération de 90 m² de SHON, est de une.
- Les aires de stationnement pour les véhicules légers doivent avoir une surface minimale de :
 - 2.30 m x 4.70 m. pour les stationnements en épi
 - 2.10 m x 5.00 m pour le stationnement longitudinal
- En cas de réalisation d'un parc de stationnement de plus de 5 véhicules, cette surface sera vérifiée avec le critère de 25 m² par véhicule afin d'assurer dans de bonnes conditions, le stationnement et le dégagement nécessaire à son accessibilité.
- Sont considérés comme des **corridors de desserte des transports collectifs**, les périmètres situés :
 - À moins de 200 mètres d'un axe de transport collectif structurant de type tramway, TCSP ou bus à niveau de service (Mobilien)
 - À moins de 400 mètres d'une station de métro ou d'une gare de RER
- A l'intérieur des corridors de desserte des transports collectifs, les normes relatives aux stationnements des véhicules motorisés, sont minorées de **25%**, à l'exception de celles s'appliquant aux constructions à usage d'habitation et aux constructions à usage de commerce supérieures à 1000 m² de SHON. Les normes relatives aux stationnements des cycles ne sont pas concernées par cette minoration.

12.1.1. Constructions à usage d'habitation

- Il est exigé **1 place** de stationnement par logement.
- Conformément à l'article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme, il ne sera pas imposé la réalisation d'aires de stationnement pour la construction, la transformation ou l'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.

12.1.2. Constructions à usage de bureaux

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 100 m² de SHON,
 - **1 place** de stationnement pour 200 m² de SHON dans le cas d'une extension. Au-delà d'une extension de 20 % de la SHON existante, la norme est la création d'**1 place** de stationnement pour 100 m² de SHON.

12.1.3. Constructions à usage artisanal ou industriel ou d'entrepôts

- Il est exigé au minimum :
 - **2 places** de stationnement par unité foncière

- Et au-delà de 500 m² de SHON, **1 place** de stationnement pour 250 m² de SHON,
- Ces normes ne sont pas applicables aux extensions inférieures à 20 % de la SHON existante ou inférieure à 400 m² de SHON.

12.1.4. Les constructions à usage de commerces

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 80 m² de SHON,
- Ces normes ne s'appliquent pas dans le cas de modification des commerces existants et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20% ou 100 m²

12.1.5. Les constructions à usage d'hôtels

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 5 chambres.
- Pour les hôtels de plus de 60 chambres, **1 place** de stationnement devra être réservée aux autocars par tranche de 80 chambres.
- Cette norme ne s'applique pas dans le cas d'aménagement ou d'extension d'hôtel dont le nombre de chambres resterait inférieur ou égal à 25 après extension.

12.1.6. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

- Le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement public existant ainsi que de la desserte par les transports en commun.

12.1.7. Livraison et exploitation

- Les aires de stationnement, d'évolution, de chargement et de déchargement doivent être situées à l'intérieur des propriétés et être dimensionnées en fonction des besoins des visiteurs et de l'exploitation.

12.2. Impossibilité de réaliser les places de stationnements sur le terrain de l'opération

- En cas d'impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération ou sur un autre terrain situé à **moins de 300 mètres du premier**, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur peut se dégager de ses obligations, conformément à l'article L 123-1-2 du code de l'urbanisme :
 - soit en acquérant dans un parc privé, existant ou en cours de réalisation, situé à moins de 300 mètres du terrain de l'opération les surfaces de stationnement qui lui font défaut,
 - soit en obtenant une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité de l'opération.

12.3. Stationnement des cycles

- Pour toute construction à usage d'habitation, il est exigé :
 - **1 m² réservé au stationnement des cycles pour chaque logement créé**
- Pour les autres constructions, il est exigé :
 - **1 m² réservé au stationnement des cycles pour la création de 100 m² de SHON**

ARTICLE UD-13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

13.1. Espaces Boisés Classés

- Les terrains indiqués au document graphique et repérés en légende par les lettres EBC, sont classés espaces boisés à conserver, à protéger ou à créer, en application des dispositions de l'article L 130-1 du Code de l'Urbanisme. Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit la demande d'autorisation de défrichement prévue par l'article L 311-1 du Code Forestier.

13.2. Obligation de planter

- Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Tout arbre abattu doit être remplacé par un arbre d'une essence et d'un développement équivalent, sauf en cas d'impossibilité du fait de la configuration de l'unité foncière.
- Les espaces libres de construction, en dehors des aires de stationnement des véhicules, ainsi que les toitures-terrasses de plus de **100 m²** dont la hauteur est inférieure à 6 mètres par rapport au sol naturel, doivent faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble. Les plantations doivent s'adapter à la surface réduite des espaces ou à la proximité des constructions.
 - Ces espaces doivent comporter des arbres de haute tige, sur tige ou en cépée, à raison de **1 arbre au minimum par tranche de 100m²**.
- Les aires de stationnement de plein air doivent être plantées à raison d'**1 arbre sur tige** pour au moins **100 m²** de surface dédiée au stationnement. En cas d'impossibilité, stationnement à l'air libre sur ouvrages en infrastructure par exemple, la plantation de ces arbres doit être reportée dans les autres espaces libres de l'unité foncière.
- Les arbres sur tige doivent être plantés dans **10m³** minimum de terre végétale et doivent être protégés par des dispositifs pare-racines et par des dispositifs contre les agressions causées par les véhicules.
- Les plantations doivent respecter les distances par rapport aux limites séparatives prescrites par l'article 671 du code civil.

13.3. Obligation de perméabiliser

- Les surfaces libres de constructions et les surfaces des toitures des parkings en sous-sol doivent être végétalisées et non imperméabilisées sur au moins **50 %** de leur surface. Les aménagements doivent être conçus de façon à limiter l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux perméables ou tout autre technique favorisant la rétention des eaux, notamment la végétalisation des toitures (dès lors que l'emprise au sol occupé par le ou les constructions ne permet pas la réalisation d'aménagements de gestion des eaux pluviales au sol, la végétalisation pérenne des toitures peut être comptabilisée en surface non imperméabilisée).

13.4. Réalisation d'aires de jeux et de loisirs

- En cas de construction à usage d'habitation, il est exigé la réalisation par le constructeur au profit notamment des enfants et des adolescents d'une aire de jeux et de loisirs située à proximité de ces logements. A cet effet, une surface de 50 m² doit être aménagée dans chaque opération, lorsque le nombre de logements comprenant trois pièces principales et plus est compris entre 10 et 20 logements; au-delà il sera exigé une surface supplémentaire de 25 m² par tranches supplémentaires de 20 logements du même type que ceux cités ci-dessus.
- Les constructions liées à un usage récréatif et de loisirs (kiosques, jeux d'enfants, cabanes, etc...) dans les espaces public ou de proximité des immeubles ne sont pas tenues de s'implanter selon les règles de l'alignement définies à l'article 6 mais peuvent être implantées librement.

13.5. Les terrains cultivés à protégés

- Les espaces de terrains cultivés à protégés, repérés aux documents graphiques, sont soumis aux dispositions de l'article L 123-1 9° du code de l'urbanisme qui interdit toute constructibilité, à

l'exception des abris de jardins, dans la limite de 10 m² de SHOB maximum par parcelle jardinée et des serres. Les aménagements légers liés à la création de sentes piétonnes sont autorisés.

13.6. Toutefois les règles édictées aux 13.2 et 13.3 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

SECTION III : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UD-14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

- Il n'est pas fixé de C.O.S.

REGLEMENT DE LA ZONE UE

L'attention des constructeurs et de l'ensemble des usagers du PLU est attirée sur les phénomènes naturels ou anthropiques marquant le territoire de La Courneuve :

- Des mouvements de terrains dus à la dissolution de gypse antéludien délimités sur les documents graphiques. Les constructions sont soumises à l'autorisation préalable de l'Inspection Générale des Carrières et doivent respecter les règles techniques prescrites par cette dernière.
- Des mouvements de terrain dus au phénomène de retrait-gonflement des argiles, pour lesquels un Plan de Prévention des Risques a été prescrit par arrêté préfectoral n° 01-3061 du 23 juillet 2001.
- Des risques d'inondations indirectes par remontée des nappes phréatiques, inondations pluviales urbaines (orage occasionnant de forts ruissellements) et débordement des réseaux insuffisants ou stagnation des eaux pluviales.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme :

« Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations. »

SECTION I : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UE-1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- Les constructions et installations qui, par leur nature ou leur importance, seraient incompatibles avec le caractère du voisinage ou susceptibles de porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique.
- Les constructions et installations à usage agricole,
- Les nouvelles constructions à usage d'habitation, à l'exception de celles autorisées en UE 2.1 et UE 2.3
- Les constructions à usage de commerces, à l'exception de celles autorisées en UE 2.2
- Les entrepôts, à l'exception de ceux autorisés en UE 2.1.,
- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
- Les caravanes isolées, les campings de toutes natures et les terrains de stationnement des caravanes

ARTICLE UE-2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS PARTICULIERES

2.1. Occupations et utilisations du sol admises sous conditions, en zone UE et dans tous ses secteurs

- Les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence permanente (locaux de gardiennage, etc.) à la double condition :
 - Qu'elles soient nécessaires pour assurer le fonctionnement de la zone
 - Et dans la limite de 140 m² de SHON par unité foncière
- Les constructions et installations à usage artisanal, commercial, et de bureaux, la création, l'extension ainsi que la modification des installations classées pour la protection de l'environnement, et les installations et travaux divers, à la triple condition :
 - que des dispositions soient prises afin d'éviter une aggravation des nuisances ou risques pour le voisinage (nuisance (livraison, bruit, ...), incendie, explosion, ...),
 - et que les nécessités de leur fonctionnement lors de leur ouverture, comme à terme, soient compatibles avec les infrastructures existantes,
 - et, **dans le seul secteur UE m** : qu'elles soient compatibles par leur fonctionnement, leur volume ou leur aspect extérieur avec le caractère mixte, comprenant des habitations, de la zone.
- Les constructions et les extensions à vocation d'entrepôts à la double condition :
 - qu'ils soient liés à l'exercice d'une activité artisanale, commerciale ou industrielle
 - et que leur superficie n'excède pas 30 % de la SHON réalisée sur l'unité foncière.
- Les constructions, ouvrage, installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement à condition :
 - qu'elles soient liées à la réalisation de projet de Tangentielle Nord
 - **en seul secteur UEe** : qu'elles relèvent du service public ou de l'intérêt collectif.

2.2. Occupations et utilisations du sol admises sous conditions

- Les constructions à usage de commerces à la condition :
 - Que leur superficie n'excède pas **500 m² de SHON** par unité foncière **dans la zone UE et ses secteurs à l'exception des secteurs UEd et UEs.**
 - Qu'elles respectent les limites de constructibilité fixées à l'article 14 **dans le seul secteur UEd.**
 - Les constructions à usage de commerces à condition que la superficie n'excède pas **500m² de SHON** par bâtiments, ces bâtiments ne pouvant être regroupés en une unité fonctionnelle unique **dans le seul secteur UEs.**

2.3. En outre, les occupations et utilisations du sol suivantes, sont admises sous conditions dans les seuls secteurs UEm et UEs

- Les constructions à usage d'habitation :
 - **en secteur UEm**, dans la limite des superficies prescrites dans les Orientations d'Aménagement
 - **en secteur UEs**, dans la limite des superficies fixées à l'article 14

SECTION II : CONDITIONS DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UE 3 : CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC :

- Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne bénéficie d'une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du code civil.

3.1. Accès

- Toute propriété pour être constructible doit comporter un accès sur une voie publique, une voie privée ouverte à la circulation générale ou sur un passage privé.
 - d'une largeur minimum de **3,50 mètres** pour les unités foncières supportant exclusivement des constructions à usage d'habitation
 - d'une largeur minimum de **5 mètres** dans les autres cas.
- Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Ils doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

3.2. Voirie

- Les constructions et installations nouvelles doivent être édifiées sur des terrains desservis par des voies publiques ou privées nouvelles dont les caractéristiques correspondent à leur destination notamment quand elles doivent permettre des manœuvres de véhicules lourds et encombrants tels que les véhicules d'ordures ménagères.
- Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile et répondant à leur destination.
- Les voies en impasse à créer doivent être aménagées dans leur partie terminale pour permettre le retournement des véhicules de lutte contre l'incendie, de sécurité civile, ...

ARTICLE UE-4 - CONDITIONS DE DESSERTES DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS

4.1. Eau potable

- Toute construction qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

4.2. Assainissement

4.2.1. Eaux usées

- Le raccordement au réseau collectif d'assainissement, lorsqu'il existe, est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle engendrant des eaux usées, dans les conditions définies conformément aux avis de l'autorité compétente concernée.
- Le raccordement au réseau collectif doit être conçu et réalisé selon un dispositif séparatif.
- L'évacuation des eaux usées industrielles ou en provenance d'une installation classée pour la protection de l'environnement dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à

un prétraitement conforme à la législation en vigueur et aux prescriptions de l'autorité compétente en matière d'assainissement.

4.2.2. Eaux pluviales

- Les rejets dans le réseau collecteur, lorsqu'il existe, doivent être limités au maximum aux préconisations des services compétents dans le domaine de l'eau et de l'assainissement. La qualité des eaux rejetées doit être compatible avec le milieu récepteur.
- Des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales (rétention et/ou récupération) doivent être privilégiées systématiquement afin de limiter et d'étaler dans le temps ces apports au réseau collecteur.
- **Dans le secteur UEb**, tout écoulement des eaux pluviales vers le milieu naturel, notamment les plans d'eau du Parc de La Coumeuve, est proscrit.
- Tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un séparateur d'hydrocarbures à obturation automatique avec dispositif d'alarme, installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales.

4.3. Électricité – Télécommunications

- La création, ou l'extension des réseaux de distribution d'électricité, de téléphone, de télécommunications (téléphone, réseau câblé ou autre ...) ainsi que les raccordements sont souterrains et regroupés sous trottoir.
- Dans le cadre de renforcement et de restructuration des réseaux ou d'opérations d'ensemble, les réseaux aériens existants doivent être mis en souterrain, sauf contrainte technique particulière.

4.4 Déchets

- Dans la mesure où l'apport volontaire de proximité ne peut être mis en œuvre, toute construction doit prévoir sur l'unité foncière l'aménagement de locaux spécifiques pour les déchets ménagers, les encombrants et (ou) industriels et dimensionnés au tri et à la collecte sélective, conformément à l'arrêté figurant l'annexe 11 du PLU
- La localisation des locaux doit favoriser la fonctionnalité :
 - par une accessibilité aisée
 - par une capacité volumétrique correspondant aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri ;
 - Par une prise en compte des nuisances visuelles
 - Les conteneurs et compacteurs enterrés seront privilégiés
- Les constructions existantes justifiant d'impossibilités techniques majeures d'aménager ces locaux sont exemptées de ces dispositions.

ARTICLE UE -5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

- Non réglementé

ARTICLE UE-6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1. Dispositions générales

- Dans le cas de voie privée, la limite latérale effective de la voie est prise comme alignement.
- Les constructions doivent être implantées à l'alignement des voies publiques existantes ou à modifier, ou à la limite qui s'y substitue, ou en retrait, suivant les dispositions définies au présent article.
- Les façades des bâtiments seront implantées de façon régulière par rapport aux voies publiques parallèlement ou perpendiculairement, à l'exclusion du secteur UEe.
- Les constructions implantées sur des unités foncières ayant une façade sur l'Avenue Mermoz, doivent s'implanter à l'alignement ou à la limite qui s'y substitue.

6.2 Cas des constructions implantées à l'alignement

6.2.1. Dans la seule zone UE, en secteurs UE c et UEe, à l'exclusion des secteurs UE a, UE b, UE d, UE m et UEs :

- Les constructions peuvent s'implanter à l'alignement ou avec un retrait par rapport aux voies et aux emprises publiques.

6.2.2. En secteurs UE a, UE b, UE d, UE m et UEs :

- Les constructions doivent s'implanter à l'alignement ou à la limite qui s'y substitue conformément aux alignements obligatoires portés aux documents graphiques.

6.2.3 Dans le seul secteur UE c :

- Les constructions réalisées sur des terrains situés à l'intersection de deux voies peuvent venir s'implanter à l'alignement, à concurrence de 60% au plus de l'alignement ou de la marge de recul qui s'y substitue. En dehors de ces cas, les constructions doivent s'implanter en retrait dans les conditions exposées à l'article 6.3.1.

6.3 Cas des constructions implantées en retrait

6.3.1. En zone UE et en secteur UE c :

- Une distance minimale de **10 mètres** est exigée entre tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue.
- Dans cette bande de **10 mètres**, la construction ponctuelle de bâtiments annexes tels les locaux de gardiennage, les postes de transformation... est autorisée sous réserve que la surface Hors œuvre correspondante soit inférieure à **10%** de la surface de la bande considérée.

6.3.2. En secteurs UE a, UE b, UE m et UEs :

- **En l'absence des dispositions graphiques**, les constructions peuvent s'implanter à l'alignement ou en retrait.
- **En cas de retrait**, la distance minimale de tout point du nu de la façade de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé ou de la limite qui s'y substitue, comptée horizontalement, doit être égale à la différence d'altitude entre ces deux points.
 - Cette disposition ne s'applique pas dans le cas de voie dont la largeur est inférieure à **5 mètres**.
- **Pour les constructions à usage d'habitation**, un retrait supérieur ou égal à **2 mètres** de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue, peut être ménagé en rez-de-chaussée, dès lors que le nu de la façade de la construction est à l'alignement dès le premier étage. Dans ce cas, une surhauteur du plafond de rez-de-chaussée ou un travail de la coupe du

bâtiment est recommandée pour compenser la perte d'éclairage pouvant résulter de ce retrait.

- **En cas d'unité foncière bordée par plusieurs voies**, la plus large des voies est prépondérante sur une profondeur de **20 mètres**, à condition que la construction ne soit pas surélevée de plus de **3 mètres** par rapport à la hauteur normalement autorisée le long de la voie la plus étroite.
- **En cas de construction édifiée à l'angle de deux voies**, la partie de la construction bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas **20 mètres** mesurés à partir de l'alignement du carrefour ou du point d'intersection des alignements.

6.3.3. En secteur UEd :

- Les retraits ne sont pas autorisés

6.3.4. En secteur UEe :

- Les retraits des bâtiments sont déterminés en fonction des besoins induits par leurs activités.

6.4 Cas des constructions en saillies sur voirie

- Les saillies (balcons, corniches, auvents, marquises, etc. ...) édifiées en surplomb des voies publiques sont autorisées conformément aux dispositions des règlements de voiries en vigueur.
- Les saillies édifiées en surplomb des marges de reculement obligatoire sont assimilées aux saillies visées ci-dessus.

6.5 Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines

ARTICLE UE-7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1. Dispositions générales

- Toute construction doit être implantée en limite séparative ou avec un retrait suivant les dispositions définies au présent article.

7.2. Condition d'implantation des constructions implantées en retrait :

- Une distance d'au moins **2, 50 mètres** est exigée entre tout point de la construction et la limite séparative.

7.3. Règles d'implantation des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme :

- Les constructions peuvent être implantées en limite séparative ou en retrait, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales ou urbaines

ARTICLE UE-8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

- Non réglementée

ARTICLE UE-9 - EMPRISE AU SOL

9.1. En secteur UE a, UEc, UEe et UEs, à l'exclusion de la zone UE et des secteurs UEb, UEd et UEm

Il n'est pas fixé d'emprise au sol.

9.2 En zone UE

- En cas d'implantation des constructions à l'alignement, un coefficient d'emprise au sol maximum est à respecter. Celui-ci s'élève à :
 - 80 % de la surface de l'unité foncière
 - Il est porté à 100% pour les constructions dont les toitures végétalisées équivalent à au moins 20% de l'emprise au sol des constructions.

9.3 En secteur UEb

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - 60 % de la surface de l'unité foncière
 - Il est porté à 80 %, pour les constructions dont les toitures végétalisées équivalent à au moins 25 % de l'emprise au sol des constructions.

9.4 En secteur UEd

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - 80 % de la surface de l'unité foncière
 - Il est porté à 100 %, pour les constructions dont les toitures végétalisées équivalent à au moins 20 % de l'emprise au sol des constructions.

9.5 En secteur UEm

- Le coefficient d'emprise au sol maximum est de :
 - 50 % de la surface de l'unité foncière pour les constructions destinées à l'habitat et/ou à des bureaux
 - Il est porté à 70 %, pour les constructions visées à l'alinéa précédent, dès lors que les toitures végétalisées équivalent à au moins 25 % de l'emprise au sol de ces constructions.

ARTICLE UE-10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Rappels :

- La hauteur se mesure :
 - à partir du sol naturel existant avant les travaux,
 - jusqu'à :
 - L'égout de toiture et jusqu'au faitage. L'égout du toit pris en compte pour la détermination de la hauteur est :
 - l'égout du toit le plus haut en cas de toits de hauteurs différentes.
 - Ou l'égout du toit des lucarnes ou des relevés de toiture
 - L'acrotère en cas de toiture terrasse
- Les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise sont exclus du calcul de la hauteur

10.1. Hauteur maximale absolue en zone UE et en secteur UEa et UEc

- La hauteur maximale absolue des constructions à usage exclusif d'habitation ne doit pas excéder :
 - 3 niveaux (R+2),
 - et :
 - 9 mètres à l'égout du toit
 - ou 10 mètres à l'acrotère

10.2. Hauteur maximale absolue en secteur UEb

- La hauteur maximale absolue des constructions ne doit pas excéder :
 - 5 niveaux (R+4),
 - et :
 - 15 mètres à l'égout du toit
 - ou 16 mètres à l'acrotère

10.3. Hauteur maximale absolue en secteur UEd

- La hauteur absolue relative des constructions ne doit pas excéder :
 - 15 mètres à l'égout du toit
 - ou 16 mètres à l'acrotère

10.4. Hauteur maximale absolue en secteur UEe

- La hauteur maximale absolue ne doit pas excéder :
 - 35 mètres

10.5. Hauteur maximale absolue en secteur UEm

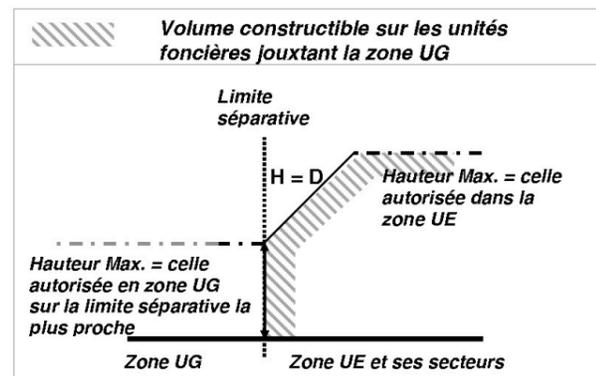
- Sous réserve de la compatibilité avec l'orientation d'aménagement figurant au présent PLU, la hauteur maximale absolue des constructions ne doit pas excéder :
 - 5 niveaux (R+4),
 - et :
 - 15 mètres à l'égout du toit
 - ou 16 mètres à l'acrotère
 - Toutefois, la hauteur n'est pas réglementée pour les seuls aménagements et extensions des constructions destinées à l'industrie, à l'artisanat et aux bureaux.

10.6. Hauteur maximale absolue en secteur UEs :

- Il n'est pas fixé de hauteur absolue maximale en secteur UEs.

10.7. Conditions spécifiques de hauteur, des constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG (applicable à l'ensemble de la zone UE et à ses secteurs) :

- La hauteur maximale autorisée pour les constructions édifiées sur une unité foncière jouxtant la zone UG, doit être au plus égale :
 - à la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative jouxtant la zone UG ($H = D$)
 - augmentée de la hauteur maximale admise en limite séparative par le règlement de la zone UG sur la limite séparative la plus proche.
 - Jusqu'à ne pas excéder la hauteur maximale absolue autorisée par le règlement de la présente zone.



ARTICLE UE 11 - ASPECT EXTÉRIEUR

11.1 Dispositions générales

- Nonobstant les dispositions du présent article et conformément à l'article R. 111-21 du code de l'urbanisme :
 - « Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. »

11.2 Façades - Matériaux - Couleurs

- L'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings) est interdit sauf s'il s'intègre dans une composition architecturale d'ensemble.
- L'emploi de matériaux verriers réfléchissants est interdit.
- Les murs-pignons doivent être traités en harmonie avec les façades principales lorsqu'ils sont visibles d'une voie.
- Les façades en retrait du domaine public ou des limites latérales visibles depuis la voie publique, doivent être traitées comme des façades principales.
- Les matériaux apparents en façade doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant.

11.3 Les clôtures

- Les clôtures et portails doivent présenter une simplicité d'aspect.
- Leur hauteur ne doit pas dépasser :
 - 3 mètres
 - 4,5 mètres le long des infrastructures autoroutières en secteur UEe
- Sauf s'ils ne sont pas perceptibles depuis l'espace public, sont interdits les dispositifs mettant en œuvre de matériaux en clôtures présentant un aspect agressif ou pouvant présenter un danger pour les personnes tels que fils de fer barbelés, tessons de bouteilles, lignes électriques,
- En bordure des emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation publique, les clôtures doivent présenter un aspect fini et n'utiliser que des matériaux capables de leur conférer une certaine pérennité. A cette fin les grillages simple torsion, treillis soudés, canisses en matériaux plastiques, palplanches de béton préfabriqué, plaques ondulées métalliques ou de matériaux plastiques ne pourront être utilisés que dans une mise en œuvre soignée et dans une composition architecturale maîtrisée.
- En zone UE et en secteur UEc :
 - Les clôtures peuvent comporter une partie pleine dans une proportion ne pouvant excéder le tiers du linéaire
- Dans les secteurs UEa, UEb, UEd, UEm et UEs :
 - Les clôtures bordant les emprises publiques et les voies ouvertes à la circulation publique comporteront obligatoirement une partie pleine maçonnée en partie basse d'une hauteur comprise entre 0,45 m et 1 mètre, surmontée ou non de tout dispositif ajouré. Cette partie maçonnée doit comporter un ou plusieurs dispositifs (interruption(s) du mur.....) permettant le passage de la faune sauvage (fonction de corridor écologique).
- Dans le secteur UEe :
 - Les clôtures seront traitées de manière à contribuer à la qualité urbaine et paysagère

11.4 Les éléments techniques

11.4.1 Antennes paraboliques

- Les antennes paraboliques doivent être intégrées au site par tous moyens adaptés de manière à en réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique, et ne pas dépasser du faîtage.

11.4.2. Les dispositifs de production d'énergie alternative

- Les éléments des dispositifs de production d'énergie alternative (éoliens, solaires, photovoltaïques, ...) sont autorisés en façade ou en toiture, à condition :
 - qu'ils soient intégrés au site par tous moyens adaptés de manière à réduire l'impact visuel depuis la voirie ouverte à la circulation publique

11.4.3. Divers

- Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres et autres dispositifs liés à la desserte par les réseaux doivent être dissimulés dans l'épaisseur ou la composition de la façade, ou de la clôture. Leur aspect devra être intégré harmonieusement aux constructions.
- Les portes de garage ne pourront représenter plus de 45 % du linéaire de la façade de l'unité foncière sur voie publique.

11.4.4. Les éléments des climatiseurs

- Les éléments des climatiseurs visibles depuis l'extérieur doivent être intégrés à la construction :
 - Soit en étant placés sur la façade non visible depuis la voirie ;
 - Soit, à défaut, en les habillant d'un coffret technique en harmonie avec la façade sur rue.

11.5 Les travaux réalisés sur des éléments de bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme

- Les travaux réalisés sur des éléments bâtis faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L 123-1 7° du code de l'urbanisme et identifiés au plan de zonage, doivent respecter et mettre en valeur :
 - Les caractéristiques structurelles du bâtiment (volumétrie, implantation ...)
 - Les caractéristiques architecturales (assemblage de matériaux, rythme des ouvertures, éléments de modénatures, forme(s) de la toiture ...)

11.6 Règles particulières aux Commerces : les devantures

- L'agencement de la devanture commerciale doit prendre en compte :
 - Les tracés régulateurs verticaux qui définissent l'emplacement de la baie à partir des piédroits, des trumeaux et de la porte d'entrée de l'immeuble,
 - Les tracés régulateurs horizontaux qui définissent l'alignement de la hauteur de la baie et la composition générale de la vitrine.

11.7 Toitures

- En secteur UEe, l'ensemble des éléments - y compris techniques - composant les toitures, les débords et les saillies sont intégrés à la composition architecturale globale des bâtiments.

11.8 Structures légères

- En secteur UEe, les structures légères (auvents, abris, etc.) sont intégrées à la composition architecturale et paysagère globale des emprises.

ARTICLE UE-12 – STATIONNEMENT

- Afin d'assurer en dehors des voies et emprises publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, il est exigé :

12.1 Normes par type de construction

- Les règles applicables aux établissements et constructions non prévus ci-dessous sont celles auxquelles ces établissements sont le plus directement assimilables.
- Modalités de calcul des places de stationnement :
 - Dans le cas où le nombre de places de stationnement exigé est calculé par tranche de m² de Surface Hors Œuvre Nette réalisée, le calcul se fait par tranche entière échue.
 - **Par exemple**, lorsqu'il est exigé 1 place de stationnement par tranche de 70 m² de surface hors œuvre nette réalisée, le nombre de place exigée pour une opération de 90 m² de SHON, est de une.
- Les aires de stationnement pour les véhicules légers doivent avoir une surface minimale de :
 - 2.30 m x 4.70 m. pour les stationnements en épi
 - 2.10 m x 5.00 m pour le stationnement longitudinal
- En cas de réalisation d'un parc de stationnement de plus de 5 véhicules, cette surface sera vérifiée avec le critère de 25 m² par véhicule afin d'assurer dans de bonnes conditions, le stationnement et le dégagement nécessaire à son accessibilité.
- Sont considérés comme des **corridors de desserte des transports collectifs**, les périmètres situés :
 - À moins de 200 mètres d'un axe de transport collectif structurant de type tramway, TCSP ou bus à niveau de service (Mobilien)
 - À moins de 400 mètres d'une station de métro ou d'une gare de RER
- A l'intérieur des corridors de desserte des transports collectifs, les normes relatives aux stationnements des véhicules motorisés, sont minorées de **25%**, à l'exception de celles s'appliquant aux constructions à usage d'habitation et aux constructions à usage de commerce supérieures à 1000 m² de SHON. Les normes relatives aux stationnements des cycles ne sont pas concernées par cette minoration.

12.1.1. Constructions à usage d'habitation

- Le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction des besoins induits et les possibilités de stationnement public existant ainsi que de la desserte par les transports en commun.
- Conformément à l'article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme, il ne sera pas imposé la réalisation d'aires de stationnement pour la construction, la transformation ou l'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.

12.1.2. Constructions à usage de bureaux

- Il est exigé au minimum :
 - **1 place** de stationnement pour 200 m² de SHON,
 - 1 place de stationnement pour 150 m² de SHON dans le cas d'une extension. Au-delà d'une extension de 20 % de la SHON existante, la norme est la création d'1 place de stationnement pour 100 m² de SHON.

12.1.3. Constructions à usage artisanal ou industriel ou d'entrepôts

- Il est exigé au minimum :
 - 2 places de stationnement par unité foncière
 - Et au-delà de 500 m² de SHON, 1 place de stationnement pour 250 m² de SHON,
 - Ces normes ne sont pas applicables aux extensions inférieures à 20 % de la SHON existante ou inférieure à 400 m² de SHON.

12.1.4. Les constructions à usage de commerces

12.1.4.1. En zone UE et dans ses secteurs, à l'exception du secteur UE d

- Il est exigé au minimum :
 - 1 place de stationnement pour 80 m² de SHON,
- Ces normes ne s'appliquent pas dans le cas de modification des commerces existants et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20% ou 100 m²

12.1.4.2 Dans le seul secteur UE d

- Il est exigé au minimum :
 - 1 place de stationnement pour 40 m² de SHON,
- Ces normes ne s'appliquent pas dans le cas de modification des commerces existants et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20% ou 100 m²

12.1.5. Les constructions à usage d'hôtels

- Il est exigé au minimum :
 - 1 place de stationnement pour 5 chambres.
- Pour les hôtels de plus de 60 chambres, 1 place de stationnement doit être réservée aux autocars par tranche de 80 chambres.
- Cette norme ne s'applique pas dans le cas d'aménagement ou d'extension d'hôtel dont le nombre de chambres resterait inférieur ou égal à 25 après extension.

12.1.6. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

- Le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement public existant ainsi que de la desserte par les transports en commun.

12.1.7. Livraison et exploitation

- Les aires de stationnement, d'évolution, de chargement et de déchargement des charrettes à bras doivent être situées à l'intérieur des propriétés et être dimensionnées en fonction des besoins des visiteurs et de l'exploitation.

12.2 Impossibilité de réaliser les places de stationnements sur le terrain de l'opération

- En cas d'impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération ou sur un autre terrain situé à moins de 300 mètres du premier, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur peut se dégager de ses obligations, conformément à l'article L 123-1-2 du code de l'urbanisme :
 - soit en acquérant dans un parc privé, existant ou en cours de réalisation, situé à moins de 300 mètres du terrain de l'opération les surfaces de stationnement qui lui font défaut,
 - soit en obtenant une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité de l'opération.

12.3 Stationnement des cycles

12.3.1. En zone UE et dans l'ensemble de ses secteurs, à l'exception du secteur UEe :

- Pour toute construction à usage d'habitation, il est exigé :
 - 1 m² réservé au stationnement des cycles pour chaque logement créé
- Pour les autres constructions, il est exigé :
 - 1 m² réservé au stationnement des cycles pour la création de 100 m² de SHON

12.3.2. Dans le seul secteur UEe :

- Le nombre de places de stationnement des cycles est déterminé en fonction des besoins induits par l'activité et les possibilités de stationnement public existant ainsi que de la desserte par les transports en commun.

ARTICLE UE-13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES

13.1 Obligation de planter

- Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Tout arbre abattu doit être remplacé par un arbre d'une essence et d'un développement équivalent, sauf en cas d'impossibilité du fait de la configuration de l'unité foncière.
- Les aménagements doivent être conçus de façon à limiter l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux perméables ou tout autre technique favorisant la rétention des eaux, notamment la végétalisation des toitures (dès lors que l'emprise au sol occupé par le ou les constructions ne permet pas la réalisation d'aménagements de gestion des eaux pluviales au sol, la végétalisation pérenne des toitures peut être comptabilisée en surface non imperméabilisée).
- En zone UE et dans l'ensemble de ses secteurs, à l'exception du secteur UEe :
 - Les espaces libres de construction, en dehors des aires de stationnement des véhicules, ainsi que les toitures-terrasses de plus de 100 m² dont la hauteur est inférieure à 6 mètres par rapport au sol naturel, doivent faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble. Les plantations doivent s'adapter à la surface réduite des espaces ou à la proximité des constructions.
 - Ces espaces doivent comporter des arbres de haute tige, sur tige ou en cépée, à raison de 1 arbre au minimum par tranche de 100m²
- En secteur UEe :
 - Les espaces libres de construction doivent faire l'objet d'un traitement paysager qualitatif, comprenant la mise en place d'une végétalisation adaptée.
 - Pour les programmes de bureaux et leurs locaux associés (restauration,...), les toitures-terrasses de plus de 100 m² dont la hauteur est inférieure à 6 mètres par rapport au sol naturel doivent faire l'objet d'un traitement paysager d'ensemble.
- Les marges de recul non bâti par rapport à la voie publique doivent être paysagées et plantées.
 - Les aires de stationnement de plein air doivent être plantées à raison d'1 arbre sur tige pour au moins 100 m² de surface dédiée au stationnement. En cas d'impossibilité, stationnement à l'air libre sur ouvrages en infrastructure par exemple, la plantation de ces arbres doit être reportée dans les autres espaces libres de l'unité foncière.
- Les arbres sur tige doivent être plantés dans 10m² minimum de terre végétale et doivent être protégés par des dispositifs pare-racines et par des dispositifs contre les agressions causées par les véhicules.

- Les plantations doivent respecter les distances par rapport aux limites séparatives prescrites par l'article 671 du code civil.

13.2 Obligation de perméabiliser

- Les surfaces libres de constructions et les surfaces des toitures des parkings en sous-sol doivent être végétalisées et non imperméabilisées sur au moins **30 %** de leur surface. Ce pourcentage peut être réduit jusqu'à concurrence de **15 %** de la superficie libre de constructions, si les constructions comprennent, au minimum, une surface de toiture végétalisée équivalente au double de la superficie non imperméabilisée ainsi réduite.
 - **Par exemple**, si seulement 18 % de la superficie libre de constructions est laissée non imperméabilisée, les toitures végétalisées doivent couvrir une surface au moins équivalente à 24 % de la superficie libre de constructions.

13.3 Dans la seule zone UE et ses secteurs, à l'exclusion des secteurs UEe et UE m

- Les plantations sont réalisées en accompagnement des clôtures implantées soit à l'alignement par rapport aux voies publiques, soit en limites séparatives.
- Il est recommandé de choisir les essences et espèces dans la liste suivante :
 - Arbres : pommier d'ornement, prunier-cerise, sorbier, aubépine, chêne, orme (ulmus), frêne, érable, charme
 - Arbustes : cornouiller, noisetier, amélanchier, fusain, viome, rosier
- En limite des voies publiques :
 - lorsqu'existe ou est prescrit le retrait des plantations par rapport à l'alignement, les plantations doivent occuper une bande de 3 mètres de large et les arbres et arbustes (ou couvre-sols) sont plantés en quinconce. Cette bande plantée participe de la qualité d'adresse et d'entrée de l'entreprise.
- En limite séparative :
 - les plantations sont constituées de haies.
 - Un retrait de 0,5 mètres de la haie par rapport à la clôture est recommandé afin de faciliter l'entretien et la taille.

13.4. Toutefois les règles édictées aux 13.1 et 13.2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

SECTION III : POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UE-14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 Dispositions générales de la zone UE et de ses secteurs, à l'exception des secteurs UE d et U Es

- Il n'est pas fixé de C.O.S.

14.2 Dispositions en secteur UEd

- Pour les seules constructions à usage de commerce, il est fixé un COS de 2.

Il n'est pas fixé de C.O.S pour les constructions qui ne sont pas à l'usage de commerce

14.3 Dispositions en secteur UEs

- Pour les seules constructions à usage d'habitation, il est fixé un COS de 0,5.
- Pour les seules constructions à usage de commerce, il est fixé un COS de 0,2.

Il n'est pas fixé de C.O.S pour les constructions qui ne sont ni à usage d'habitation, ni à usage de commerce

D1.

Zonage

Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*



D2.

Zonage

Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*



E1.

**Liste des emplacements réservés
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*

Internationale 2004, sur le site dit du Moulin Fayvon.

RFF		
	Tangentielle Légère Nord	15 000 m ²
COMMUNE		
C1	Emplacement réservé rue Victor Hugo pour assurer la liaison entre les deux parties de la propriété communale (centre administratif) et faciliter son aménagement.	523 m ²
C5	Emplacement réservé pour la création de stationnement rue Lamartine.	1 370 m ²
C6	Création d'une liaison piétonne pour relier le square de la rue du Chevalier de la Barre au secteur Nord du C.E.S Poincaré (future implantation du gymnase).	1 145 m ²
C7	Emplacement réservé pour espace vert rue Guy Mocquet	1 550 m ²
C8	Emplacement réservé pour espace vert rue Albert Duludet dans le prolongement de la rue Voltaire.	350 m ²
C9	Création d'une voie reliant l'avenue Lénine à la rue de Bobigny.	2 682 m ²
C10	Ouverture d'une voie dans le prolongement de la rue Guerman Titov reliant l'avenue Roger Salengro.	
C13	Réouverture de la ruelle du Pressin sur 3 m.	260 m ²
C14	Création d'un passage piéton de la sente Louise Michel à la rue R. Salengro sur 13 m.	3 000m ²
C15	Prolongement de l'avenue de la République vers le parc sur 13 m minimum.	5 200 m ²
C16	Création de la sente publique du Croult sur une largeur d'environ 5 m avec un prolongement vers le nord vers la future passerelle de franchissement de l'autoroute et un prolongement coté ouest vers l'avenue Roger Salengro.	Environ 6 000 m ²
C17	Création d'un passage piéton de 5 m minimum du centre administratif « Mécano » vers la rue du général Schramm.	
C18	Création d'espaces publics (cour paysagé) reliant le boulevard Pasteur et l'avenue Victor Hugo à travers l'îlot KDI.	
C20	Création d'un passage piéton de 13 m de la Convention à l'avenue Gabriel Péri avec possibilité de pincement.	
C22	Création d'un passage piéton de 10 m minimum dans le prolongement de la sente de l'Esseau, de la rue Chabrol à la rue Georges Politzer.	3 000 m ²
C23	Création d'une voie carrossable et circulations douces de la sente de l'Esseau à l'avenue Marcel Cachin de 16 m minimum.	3 000 m ²
C25	Création d'un passage piéton de la rue de Berry à la rue Paul Doumer de 5 m minimum entre l'avenue Jean Jaurès à la rue Anatole France.	1 050 m ²
C26	Création d'un passage piéton de la rue J.J Rousseau à la rue des Prévoyants de 5 m minimum entre l'avenue Jean Jaurès et la rue	1 750 m ²

E2.

**Liste des emplacements réservés
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*

Internationale 2004, sur le site dit du Moulin Fayvon.

RFF		
	Tangentielle Légère Nord	15 000 m ²
COMMUNE		
C1	Emplacement réservé rue Victor Hugo pour assurer la liaison entre les deux parties de la propriété communale (centre administratif) et faciliter son aménagement.	523 m ²
C5	Emplacement réservé pour la création de stationnement rue Lamartine.	1 370 m ²
C6	Création d'une liaison piétonne pour relier le square de la rue du Chevalier de la Barre au secteur Nord du C.E.S Poincaré (future implantation du gymnase).	1 145 m ²
C7	Emplacement réservé pour espace vert rue Guy Mocquet	1 550 m ²
C8	Emplacement réservé pour espace vert rue Albert Duludet dans le prolongement de la rue Voltaire.	350 m ²
C9	Création d'une voie reliant l'avenue Lénine à la rue de Bobigny.	2 682 m ²
C10	Ouverture d'une voie dans le prolongement de la rue Guerman Titov reliant l'avenue Roger Salengro.	
C13	Réouverture de la ruelle du Pressin sur 3 m.	260 m ²
C14	Création d'un passage piéton de la sente Louise Michel à la rue R. Salengro sur 13 m.	3 000m ²
C15	Prolongement de l'avenue de la République vers le parc sur 13 m minimum.	5 200 m ²
C16	Création de la sente publique du Croult sur une largeur d'environ 5 m avec un prolongement vers le nord vers la future passerelle de franchissement de l'autoroute et un prolongement coté ouest vers l'avenue Roger Salengro.	Environ 6 000 m ²
C17	Création d'un passage piéton de 5 m minimum du centre administratif « Mécano » vers la rue du général Schramm.	
C18	Création d'espaces publics (cour paysagé) reliant le boulevard Pasteur et l'avenue Victor Hugo à travers l'îlot KDI.	
C20	Création d'un passage piéton de 13 m de la Convention à l'avenue Gabriel Péri avec possibilité de pincement.	
C22	Création d'un passage piéton de 10 m minimum dans le prolongement de la sente de l'Esseau, de la rue Chabrol à la rue Georges Politzer.	2 720 m ²
C23	Création d'une voie carrossable et circulations douces de la sente de l'Esseau à l'avenue Marcel Cachin de 16 m minimum.	3 000 m ²
C25	Création d'un passage piéton de la rue de Berry à la rue Paul Doumer de 5 m minimum entre l'avenue Jean Jaurès à la rue Anatole France.	1 050 m ²
C26	Création d'un passage piéton de la rue J.J Rousseau à la rue des Prévoyants de 5 m minimum entre l'avenue Jean Jaurès et la rue	1 750 m ²

F1.

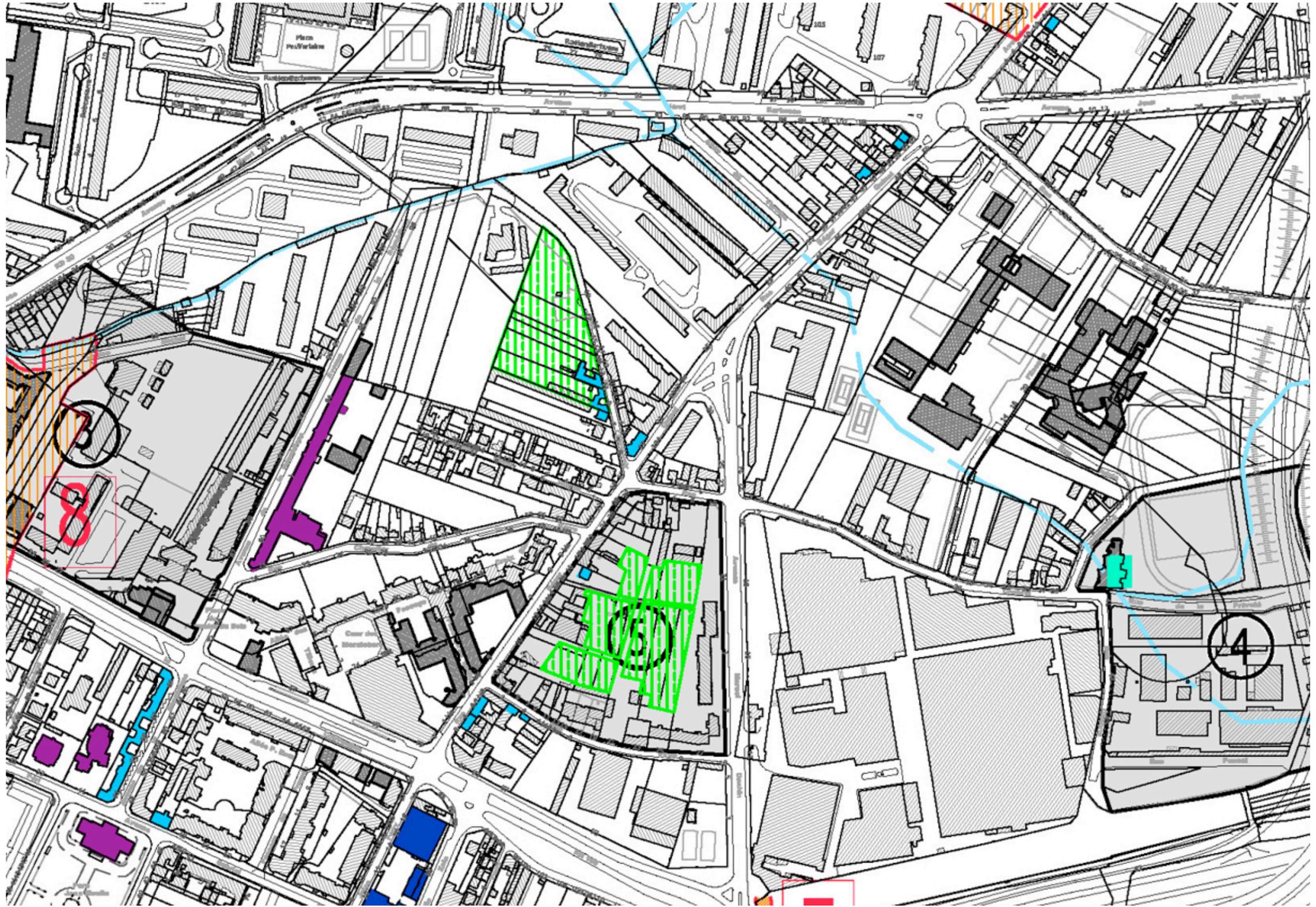
**Plan du patrimoine
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*



F2.

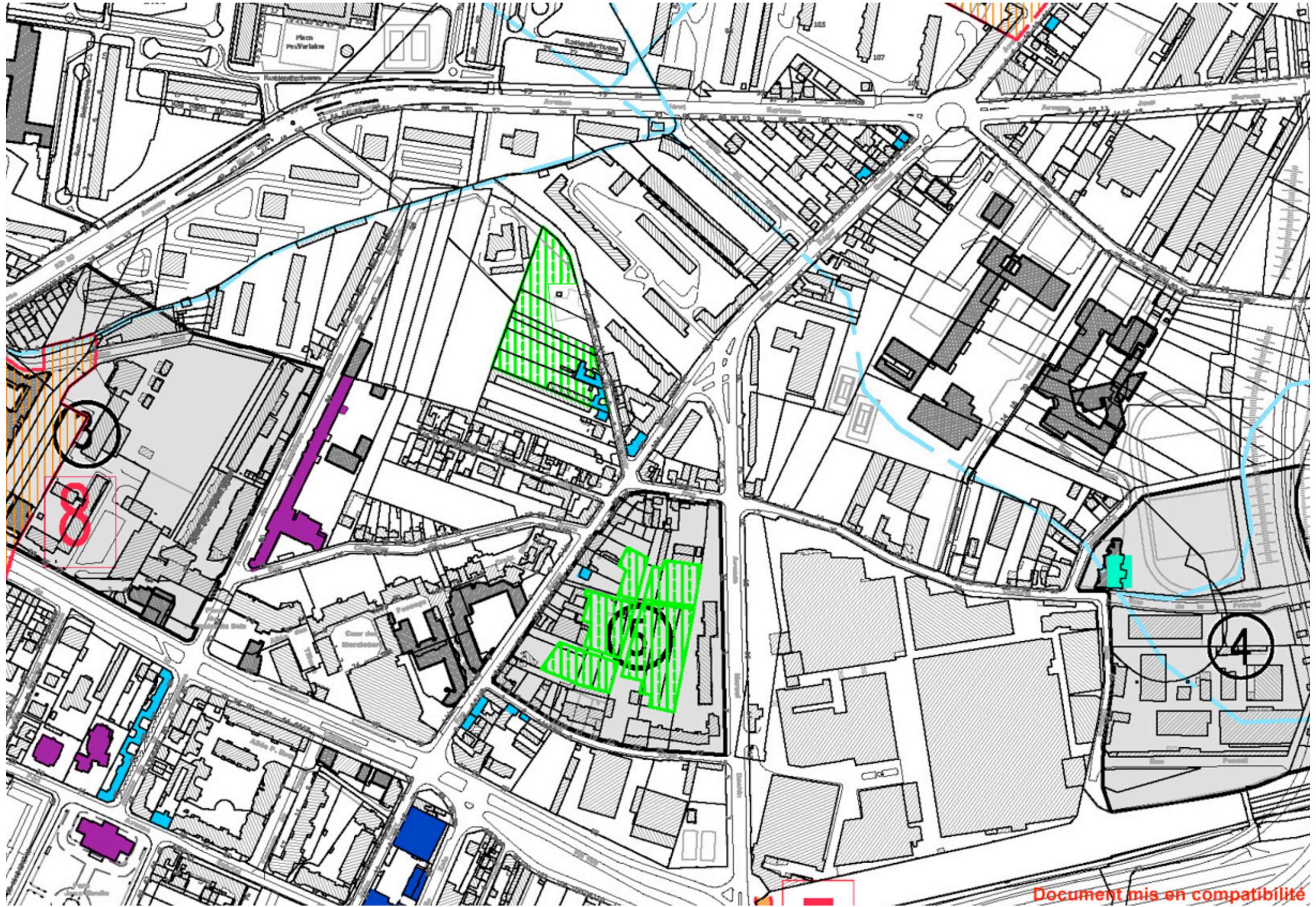
**Plan du patrimoine
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de La Courneuve

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008
Dernière déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par
délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013*



Document mis en compatibilité



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

www.societedugrandparis.fr